

TABELLA DI RAFFRONTO

Prescrizioni RFI anno 2005-RCF.

Nella 1ª colonna è riportato il testo delle **PRESCRIZIONI 2005** suddiviso in commi, punti o articoli.

Per ciascuna suddivisione del testo della prima colonna:

- nella 2ª colonna è riportata la norma del nuovo Regolamento per la Circolazione Ferroviaria (RCF) che recepisce il principio contenuto nelle Prescrizioni 2005 ;
- nella 3ª colonna è indicato con una "M" se il provvedimento normativo delle Prescrizioni 2005 è incoerente con i principi contenuti nel nuovo RCF;
- nella 4ª colonna è indicato con la sigla "I" se il provvedimento normativo delle Prescrizioni 2005 è procedura di interfaccia tra il personale del Gestore Infrastruttura e quello delle Imprese Ferroviarie;
- nella 5ª colonna è indicato l'operatore ferroviario tra le cui attribuzioni ricade il provvedimento normativo delle Prescrizioni 2005, attraverso la sigla GI per indicare il Gestore Infrastruttura e la sigla IF per indicare le Imprese Ferroviarie;
- nella 6ª colonna sono riportati le eventuali osservazioni e commenti.

Il nuovo RCF non regola contesti di esercizio obsoleti come le linee dove è previsto il controllo degli incroci da parte del personale dei treni, le linee con il blocco telefonico ed il blocco elettrico manuale, le stazioni prive di doppio segnalamento di protezione e partenza completo, i deviatori privi di fermascambi e collegamenti di sicurezza, i segnali semaforici, ecc, oppure non rientranti nelle competenze dell'ANSF, come la circolazione sulle navi traghetto, le manovre negli scali di smistamento, ecc.

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Prescrizione n°147 del 09-02-2005 Prescrizione - Sito Web RFI. Inserimento documentazione da parte delle Direzioni Compartimentali Movimento Il "Decreto Dirigenziale" VIG3 del 12 maggio 2000 conferma, tra l'altro, che il Gestore dell'infrastruttura "continua ad esercitare ogni attività, facoltà e potere di natura pubblicistica già spettante per legge o regolamento all'Azienda Autonoma delle F.S., all'Ente Ferrovie dello Stato e alla Ferrovie dello Stato S.p.A.". Inoltre viene imposto che la documentazione degli atti di cui al comma 3.1, nonché l'applicazione delle norme regolamentari di cui ai comma 1 e 2 del citato DD, sia consultabile anche su sito pubblico</p>					Aspetti organizzativi di competenza dei GI non regolamentati dal RCF.

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>della rete InterNet.</p> <p>Nell'attuale "Quadro Normativo della Direzione Tecnica, pubblicato in sede Internet ed Intranet nel sito di RFI in ambito Direzione Tecnica, tra le varie normative vengono esposti, non in modo esaustivo, nella sezione "Fascicoli Circolazione Linee e Circolari Compartimentali", le circolari di attivazione ed i FCL di alcuni compartimenti. La necessità che sia rilevabile la completezza della documentazione in generale ed in particolare anche quella compartimentale, risulta di ausilio sia alla tempestività dell'informazione verso gli utenti dell'Esercizio ferroviario fornendo nel contempo unità di riferimento. A tal fine sono state individuate due fasi di esposizione della normativa compartimentale:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nella prima fase (inizio 14/02/2005) si esporrà la documentazione con layout simile a quello attualmente esposto nel compartimento di Palermo; - nella seconda fase si esporrà la documentazione con layout simile a quello attualmente esposto nel compartimento di Trieste (la cui data verrà successivamente indicata). Entrambe le fasi saranno attuate secondo le procedure inviate a Codeste Direzioni dallo scrivente. Le procedure relative all'invio cartaceo della documentazione restano invariate. Per l'urgenza dell'attuazione di quanto indicato si invitano Codeste Direzioni di confermare, rettificare o re-indicare i nominativi dei referenti da autorizzare per l'inserimento dei dati, a suo tempo forniti, nella cosiddetta fase di sperimentazione, al dott. Antonino Pasquale Calabrò della S.O. 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Movimento/Regolamenti.</p> <p>Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188.</p> <p>Infine, si invitano le Strutture in indirizzo a voler confermare il ricevimento della presente restituendo l'allegato modello prestampato.</p> <p>Prescrizione n°150 del 10-02-2005 Prescrizione Sito Web RFI. Inserimento documentazione da parte delle Direzioni Compartimentali Movimento</p> <p>L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone - nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura.</p> <p>Il "Decreto Dirigenziale" VIG3 del 12 maggio 2000 conferma, tra l'altro, che il Gestore dell'infrastruttura "continua ad esercitare ogni attività, facoltà e potere di natura pubblicistica già spettante per legge o regolamento all'Azienda Autonoma delle F.S., all'Ente Ferrovie dello Stato e alla Ferrovie dello Stato S.p.A.".</p> <p>Inoltre viene imposto che la documentazione degli atti di cui al comma 3.1, nonché l'applicazione delle norme regolamentari di cui ai comma 1 e 2 del citato DD, sia consultabile</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);"> "SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012) </p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>anche su sito pubblico della rete InterNet. Nell'attuale "Quadro Normativo della Direzione Tecnica, pubblicato in sede Internet ed Intranet nel sito di RFI in ambito Direzione Tecnica, tra le varie normative verranno esposti, dal 14/02/2005, nella sezione "Fascicoli Circolazione Linee e Circolari Compartimentali", le circolari di attivazione ed i FCL dei compartimenti della Rete. In conformità a quanto sopra, le strutture in indirizzo dovranno consultare quotidianamente il "Quadro Normativo" risultando, di riferimento, di recepimento nonché di aggiornamento della normativa che viene pubblicata a seguito delle necessità di normazione del G.I. nonché delle Direzioni Compartimentali. Al momento, rimarrà invariata la distribuzione cartacea. Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188. Si invitano le Strutture in indirizzo a voler confermare il ricevimento della presente restituendo l'allegato modello prestampato.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2003)</p>				
<p>Prescrizione n°218 del 22-02-2005 Accordi internazionali sulla Visita tecnica di scambio (VTS) sottoscritti secondo l'allegato XII del RIV. Con la presente facciamo riferimento al "Regolamento concernente i trasporti internazionali per ferrovia delle merci pericolose" (RID) ed in particolare agli obblighi a carico delle imprese ferroviarie nonché alla "Normativa per la verifica tecnica dei veicoli" relativamente ai treni che circolano in regime di visita tecnica di scambio (VfS) sulla base di</p>	<p>1.1 Il presente Regolamento contiene le norme per l'esercizio ferroviario di competenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. In conformità a tali norme, oltre che alle norme internazionali e nazionali cogenti, nonché alle regole di buona pratica e alle norme tecniche e istruzioni di settore, devono essere emanate le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per disciplinare i processi connessi con la sicurezza della circolazione ferroviaria di interfaccia tra</p>			IF	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>accordi multilaterali tra le imprese ferroviarie approvati da RFI. Facciamo riferimento inoltre alle Fiche UIC</p> <p>- 471-2 OR "Visites techniques d'échange aux frontières et hors frontières des wagons à marchandises en trafic international" (Visite tecniche di scambio alle frontiere e fuori frontiere dei carri merci in traffico internazionale);</p> <p>- 471-3 O "Vérifications à effectuer pour les envois de marchandises dangereuses en trafic international" (Verifiche per le spedizioni di merci pericolose in traffico internazionale). A seguito delle richieste di chiarimento pervenute da più parti, in merito alla possibilità di sottoscrivere accordi internazionali tra imprese ferroviarie per lo scambio e l'utilizzazione dei carri secondo la fiche UIC 471.2, che prevedano nel caso di trasporti soggetti al RID, come clausola accessoria, le modalità di effettuazione dei controlli secondo il punto 1.4.2.2.1 del RID, questa Direzione ritiene opportuno fare le seguenti precisazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> • negli accordi in VTS conformemente all'allegato XII del RIV, sono definite le condizioni di effettuazione della verifica tecnica di scambio da parte del personale addetto alla verifica del materiale rotabile di una impresa ferroviaria; • la validazione dei suddetti accordi da parte di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., secondo il punto 3.6.1 della "Normativa per la verifica tecnica dei veicoli", concerne esclusivamente le attività di verifica tecnica al materiale rotabile; • la VTS, non soddisfa gli obblighi previsti alla sottosezione 1.4.2.2 del RID a carico 	<p>l'infrastruttura e i convogli e interni a ciascun operatore ferroviario. I processi interni devono tenere conto anche di quelli di interfaccia.</p> <p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> <p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>4.3 Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera a), ogni convoglio, nella sua configurazione di marcia comprensiva anche delle persone e cose trasportate, deve rispettare:</p> <p>a.1. il limite di massa ammesso dall'infrastruttura e da ciascun veicolo del convoglio;</p> <p>a.2. il profilo limite della sagoma dei veicoli ammesso dall'infrastruttura;</p> <p>a.3. i limiti di velocità imposti dalle caratteristiche della linea da percorrere;</p> <p>a.4. i limiti di velocità ammessi dai veicoli del</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>del trasportatore;</p> <ul style="list-style-type: none"> • gli obblighi, conformemente alla sottosezione 1.4.2.2.1 del RID, devono essere garantiti dal trasportatore che accetta alla partenza le merci; • la fiche UIC 471-3 O definisce le modalità per facilitare ed accelerare i trasporti internazionali di merci RID garantendo allo stesso tempo un uniforme ed elevato standard di sicurezza; • il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sentito per gli aspetti inerenti alla sicurezza il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, può rilasciare autorizzazione valide sul territorio nazionale, per operazioni di trasporto <i>ad hoc</i>, definite e limitate nel tempo, di merci pericolose che sono vietate dal RID oppure, effettuate in condizioni diverse da quelle ivi previste, a condizione che siano rispettati i requisiti di sicurezza (D.Lgs. n. 113 9/4/2003). <p>Rimanendo a disposizione per qualsiasi ulteriore chiarimento ritenuto necessario (Ing. Daniele Gorini • +39 3138044709), si coglie l'occasione per porgere i nostri più distinti saluti.</p>	<p>convoglio;</p> <p>i vincoli imposti dalla sua composizione e dalla sua frenatura.</p> <p>4.7 Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli organi connessi con la sicurezza della circolazione.</p> <p>7.1 La verifica tecnica ad un treno deve interessare gli organi di sicurezza dei veicoli in composizione allo stesso, nonché i carichi, le iscrizioni sui veicoli e il rispetto della massa e della sagoma degli stessi.</p> <p>7.2 La verifica tecnica deve essere inoltre estesa anche al controllo delle caratteristiche della composizione e della frenatura del treno, delle segnalazioni di testa e di coda del treno e della effettuazione della prova del freno.</p> <p>7.3 La partenza di ciascun treno è subordinata all'acquisizione dell'evidenza che la verifica tecnica allo stesso abbia dimostrato l'esistenza delle condizioni che garantiscono la circolazione in sicurezza del treno.</p>				
<p>Prescrizione n°255 del 02-03-2005 Mezzi di trazione muniti di apparecchiature SCMT e/o Vigilante, rilevati con il commutatore di esclusione privo del previsto piombo.</p> <p>L'entrata in vigore del Decreto legislativo 8 luglio 2003 n0188, impone fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sulla infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto merci e di persone - nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete ferroviaria</p>	<p>3.2 Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti apparecchiature:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dispositivo di comando del sistema frenante; - dispositivi per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione ricevute dai dispositivi di terra; - sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni; - sistema di visualizzazione della velocità 			<p>IF</p>	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Italiana S. p. A- l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell' infrastruttura.</p> <p>In conformità a quanto sopra, in attesa delle eventuali modifiche ai testi regolamentari interessati e fermo restando quanto già previsto dalle norme in vigore per i casi di guasto si prescrive:</p> <p>1. I dispositivi di esclusione delle apparecchiature in oggetto devono essere mantenuti nella posizione di apparecchiatura "inserita" e piombati, in tale posizione, a cura dell'Impresa Ferroviaria; il loro spiombamento è ammesso solo nei casi previsti dalla normativa vigente;</p> <p>2. Il Personale che prende in consegna un mezzo di trazione, munito di apparecchiatura SCMT e/o Vigilante, qualora trovi il relativo "Commutatore di Esclusione" in posizione "disinserito o escluso" (oppure anche solo spiombato) e l'anormalità non sia registrata sui libri di bordo del rotabile, dovrà commutarlo sulla posizione di "inserito o incluso" e procedere alla inserzione della relativa apparecchiatura. In tali casi l'apparecchiatura dovrà essere considerata guasta solo quando:</p> <p>a. Apparecchiatura SCMT: l'autotest dia esito negativo;</p> <p>b. Apparecchiatura Vigilante tipo VACMA: i test di prova previsti dalle norme d'uso non risultino regolari.</p> <p>Si invitano le Strutture in indirizzo ad informare il dipendente personale interessato e confermare il ricevimento della presente restituendo l'allegato modello prestampato.</p>	<p>istantanea del veicolo;</p> <ul style="list-style-type: none"> - sistema di registrazione della velocità istantanea del veicolo e degli eventi di condotta; - dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta; - sottosistema di bordo del sistema di comunicazione terra-treno; - dispositivo per le segnalazioni acustiche; - fanali per la segnalazione di testa dei treni. <p>3.4 Lo stato di funzionamento e le funzioni di sicurezza realizzate dei sottosistemi e dispositivi di bordo devono essere registrati da un sistema di registrazione.</p> <p>4.20 La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1.</p> <p>4.22 La condotta dei treni deve avvenire dalla cabina di guida di testa rispetto al senso di marcia e con il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta attivo.</p> <p>16.5 Un treno non può partire dalla località di servizio di origine se nella cabina guida di testa e nelle altre eventuali cabine da utilizzare durante il percorso per la condotta del treno, non sono presenti e funzionanti tutte le apparecchiature di cui al punto 3.2, in coerenza con l'attrezzaggio delle linee da percorrere.</p>				
Prescrizione n°283 del 08-03-2005	3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni			IF	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Locomotive E 405 – Modifica alla Disposizione 32/04 del 29 luglio 2004</p> <p>Segue testo.....</p>	<p>veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>				
<p>Prescrizione n°297 del 10-03-2005 Punto di normale fermata per treni ETR nelle stazioni di testa. L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone - nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura. In conformità a quanto sopra, a parziale modifica della prescrizione RFI-DTC/A0011/P/2004/0000905 del 06/10/2004, si prescrive che nelle stazioni di testa, stabilite dalla Direzione Movimento, il punto di normale fermata per i treni composti da materiale ETR, deve essere individuato con l'installazione di apposita tabella a fondo rosso con scritte sovrapposte "ETR 480" ed "ETR 500" a caratteri bianchi. Tali tabelle dovranno essere applicate ad opportuna distanza dal paraurti e non saranno</p>	<p>2.7 Per comunicare ai convogli informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, sull'infrastruttura sono installati appositi segnali, denominati segnali di terra, e dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida . 5.1 Ciascuna delle indicazioni fornite dal sistema di segnalamento deve avere un significato univocamente determinato. 5.2 Le indicazioni fornite dal sistema di segnalamento devono essere tempestivamente comunicata ai treni in modo da consentire l'adempimento delle azioni conseguenti. A tal fine le indicazioni stesse possono essere anticipate da indicazioni di avviso. L'entità dell'anticipo deve essere stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare sulla stessa. 5.3 Ogni indicazione fornita dal sistema di segnalamento deve essere visibile dall'agente di condotta con continuità, dal suo posto di guida, per tutto il tempo in cui è valida per quel treno e per un periodo di tempo che permetta all'agente di</p>		I	GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>precedute da tabelle di preavviso del punto di fermata. Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188.</p>	<p>condotta stesso di recepire completamente e correttamente il significato. 5.5 Per ciascun segnale di terra devono essere inequivocabilmente identificabili l'ubicazione, il binario cui comanda e la funzione svolta 5.6 L'ubicazione di ciascun segnale di terra deve garantirne la visibilità di cui al punto 5.3 in condizioni ambientali esterne normali. 5.7 Di ciascun segnale di terra deve essere preventivamente nota la posizione all'agente di condotta. 9.8 Nelle località di servizio l'agente di condotta deve arrestare il treno avente fermata nel punto più adatto al suo servizio, nell'ambito dell'autorizzazione al movimento ricevuta.</p>				
<p>Prescrizione n°320 del 16-03-2005 Comunicazioni verbali registrate L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone - nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura. In conformità a quanto sopra ed in applicazione delle Disposizioni 35/2004, 41/2004 e 50/2004, tenuto conto che il servizio di registrazione delle comunicazioni è attualmente possibile:</p>	<p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza. 4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e</p>		I	GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>- in entrata o uscita da telefono fisso automatico della rete FS assegnato alla postazione telefonica del DM/DCO;</p> <p>- in entrata o uscita sui circuiti di telefonia selettiva (DCO, DOTE, ecc.) attestati sulla consolle telefonica del DM/DCO;</p> <p>si prescrive che per lo scambio delle comunicazioni verbali registrate, nei casi previsti dalla vigente normativa, l'utilizzo del telefono mobile GSM-R dovrà essere fatto nel rispetto dei seguenti criteri:</p> <p>- COMUNICAZIONI FRA IL PERSONALE DEL MOVIMENTO E DELLA MANUTENZIONE:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il DM/DCO deve chiamare il personale della Manutenzione sul telefono fisso o sul telefono mobile GSM-R di quest'ultimo, utilizzando esclusivamente il telefono fisso; • il personale della Manutenzione deve chiamare il DM/DCO sul telefono fisso o al numero funzionale GSM-R di quest'ultimo, utilizzando il telefono fisso o il telefono mobile GSM-R. <p>- COMUNICAZIONI FRA IL PERSONALE DEL MOVIMENTO E DEI TRENI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il DM/DCO deve chiamare il numero funzionale GSM-R del personale dei treni utilizzando esclusivamente il telefono fisso; • il personale dei treni deve chiamare il numero funzionale GSM-R della postazione DM/DCO, utilizzando il telefono mobile GSM-R. <p>La rete GSM-R provvederà ad inoltrare automaticamente la chiamata sul telefono fisso della rete automatica FS. Per l'effettuazione delle chiamate da telefono fisso automatico FS a telefono mobile GSM-R si deve anteporre al numero da chiamare il prefisso 901.</p>	<p>codificate.</p> <p>4.15 Le modalità di notifica delle prescrizioni devono rispondere ai seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere inequivocabilmente identificati l'agente trasmittente e quello ricevente; - deve essere garantita la ricezione completa della prescrizione da parte dell'agente ricevente; - deve permettere all'agente ricevente di rispettare la prescrizione ricevuta; - deve essere garantita la tracciabilità della notifica. <p>4.25 Il sistema di comunicazione "terra-treno" consente di comunicare, in maniera selettiva, con ciascun agente impiegato in compiti di sicurezza e può essere utilizzato per lo scambio delle comunicazioni, registrate o non registrate. La chiamata di emergenza deve essere utilizzata solo quando si venga a conoscenza di un pericolo connesso con la circolazione dei treni.</p> <p>4.26 L'invio e la ricezione delle comunicazioni scritte o verbali, salvo le necessità improvvise legate a situazioni di emergenza (come l'invio della chiamata di emergenza di cui al precedente punto 4.25), devono avvenire, da parte dell'agente alla condotta, a treno fermo.</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Le chiamate da telefono mobile GSM-R al numero funzionale GSM-R della postazione DM/DCO non devono essere precedute da alcun prefisso.</p> <p>Al fine di consentire la realizzazione dei necessari provvedimenti impiantistici, le Direzioni Compartimentali Movimento restano incaricate di trasmettere l'elenco completo delle utenze telefoniche di telefonia fissa (telefoni automatici della rete FS) assegnate alle postazioni telefoniche dei DM/DCO autorizzate alla registrazione delle comunicazioni, a: Direzione Tecnica - S.O. Telecomunicazioni e Supervisione utilizzando il seguente indirizzo di posta elettronica: l.roberty@rfi.it La presente entra in vigore alle ore 00.01 del 03 aprile 2005. Dalla stessa ora e data resta abrogata la prescrizione RFI-DTC\A0011\P\2004\0000965 del 19 ottobre 2004. Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188.</p>					
<p>Prescrizione n°424 del 12-04-2005 Prescrizione concernente: "Linee a doppio binario non banalizzate".</p> <p>L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone - nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e</p>	<p>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione; b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.); c) dalla contemporanea circolazione di 			GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>prescrizioni del gestore dell'infrastruttura. In conformità a quanto sopra, si prescrive che sulle linee a doppio binario non banalizzate per le stazioni non munite di segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale e qualora non sia possibile autorizzare fin da subito l'ingresso del treno, il DM, prima di concedere la via libera telefonica ad un treno circolante sul binario illegale, deve predisporre i deviatori in modo da assicurare al treno proveniente dal binario illegale una zona di sicurezza estesa dal primo deviatoio incontrato fino ad un binario di stazionamento incluso. Tale tratto deve essere mantenuto libero da rotabili Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188.</p>	<p>più convogli sull'infrastruttura. 4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento. 4.20 La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1. 4.21 Qualora strettamente necessario per il funzionamento del sistema di protezione, nella parte finale di una autorizzazione al movimento concessa dal sistema di segnalamento il sistema di protezione può prevedere una velocità, detta velocità di rilascio, stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare su di essa, al di sotto della quale il sistema interviene solo per garantire, in caso di indebito superamento del termine dell'autorizzazione al movimento, l'immediato intervento della frenatura e l'arresto prima del primo punto da proteggere.</p>				
<p>Prescrizione n°484 del 19-04-2005 Procedure operative per la gestione dei comandi e dei controlli sicuri sulle linee a doppio e a semplice binario esercitate con SCC. L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8</p>	<p>2.11 Il comando e il controllo degli enti di sicurezza delle località di servizio e delle linee è effettuato tramite appositi dispositivi denominati apparati di sicurezza. Essi possono essere muniti di funzioni di soccorso che permettano il superamento</p>			GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone - nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura.</p> <p>In conformità a quanto sopra, in applicazione delle norme contenute nella Disposizione n° 15 del 06.04.2005, con la quale è stato previsto che su determinate linee a semplice e a doppio binario esercitate con SCC possono essere previsti nel Posto Centrale determinati comandi e controlli sicuri, si prescrive quanto di seguito riportato.</p> <p>1 Criteri operativi generali</p> <p>Le procedure operative per la gestione dei comandi e controlli sicuri devono essere inizializzate sulla postazione operatore DCO <i>non vitale</i> e completate sulla postazione <i>vitale</i>. Sulla postazione <i>non vitale</i> l'operatore deve selezionare:</p> <p>a) il PdS su cui operare; b) la tipologia di telecomando/telecontrollo; c) l'ente.</p> <p>Sulla postazione <i>vitale</i> l'operatore deve:</p> <p>a) controllare il contenuto delle informazioni visualizzate in sicurezza; b) eseguire sulla pulsanti era dedicata le operazioni di conferma o di annullamento previste dalle procedure di gestione dei telecomandi e dei telecontrolli.</p> <p>2 Controlli Sicuri</p>	<p>dei vincoli imposti dall'apparato stesso in caso di mancanza di alcune delle condizioni richieste, al fine di utilizzare le funzioni ancora disponibili. Le funzioni di soccorso devono essere realizzate in modo da prevenirne un indebito utilizzo.</p> <p>Gli apparati di sicurezza devono essere dotati di apparecchiature per la registrazione degli eventi e delle operazioni svolte. Non deve essere possibile modificare i dati registrati.</p> <p>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <p>a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione; b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.); c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</p> <p>4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p> <p>8.2 Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell' "Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>2.1 Elenco controlli I Controlli sicuri per le linee a doppio binario (impianto V 401) sono: a. fuori servizio del binario di linea non in atto; b. orientamento del blocco per le partenze; c. prima sezione di blocco libera; d. consenso chiusura PLL protetti dai segnali di partenza; e. inibizione apertura segnali in atto. I controlli "a, b, d" relativi ad un punto di linea sono visualizzabili solo a seguito dell'invio del comando "Bloccamento Manuale del percorso" (cBm) sul punto di linea stesso. I Controlli sicuri per le linee a semplice binario (impianto V401) sono: a. fuori servizio del binario di linea non in atto; b. consenso blocco (comprensivo della libertà della prima sezione di blocco); c. consenso chiusura PLL protetti dai segnali di partenza; d. inibizione apertura segnali in atto. I controlli "a, b, c" relativi ad un punto di linea sono visualizzabili solo a seguito dell'invio del comando "Bloccamento Manuale del percorso" (cBm) sul punto di linea stesso. I Controlli sicuri per le linee a semplice binario (impianto V 407) sono: a. consenso blocco (comprensivo della libertà della prima sezione di blocco); b. consenso chiusura PLL protetti dai segnali di partenza c. Inibizione apertura segnali in atto Lo stato dei controlli è sempre visualizzabile.</p> <p>2.2 Acquisizione dei controlli sicuri La procedura prevede l'acquisizione e la visualizzazione contemporanea dello stato di tutti i controlli sicuri configurati su un singolo</p>	<p>regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p> <p>8.4 Il collegamento di sicurezza è un vincolo d'impianto tra il sistema di segnalamento che concede l'autorizzazione al movimento ad un treno e gli enti interessati dal movimento autorizzato, tale da soddisfare le seguenti condizioni: a) per far concedere l'autorizzazione al movimento al treno è necessario che gli enti interessati al movimento siano disposti e assicurati nella posizione voluta; b) per rimuovere gli enti da questa posizione, occorre che il sistema di segnalamento revochi l'autorizzazione al movimento al treno e che il treno stesso abbia recepito la revoca dell'autorizzazione al movimento e sia in condizione di rispettarla.</p> <p>8.17 L'accesso ad una sezione di blocco deve poter essere consentito ad un solo treno alla volta e deve essere protetto dall'eventuale accesso di altri veicoli, attraverso i dispositivi tecnologici che assicurano il distanziamento dei treni.</p> <p>8.18 Un'autorizzazione al movimento deve includere almeno un'intera sezione di blocco o un intero itinerario e non può includere parti di essi.</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>punto di linea di un PdS. Lo stato di ciascun controllo è visualizzato sul monitor della postazione <i>vitale</i> tramite una stringa alfanumerica di contenuto predefinito rappresentata su sfondo giallo; la visualizzazione permane per un intervallo di tempo predefinito e si cancella automaticamente allo scadere del tempo. L'operatore può interrompere prima dello scadere del tempo la procedura provocando la cancellazione delle informazioni visualizzate. La variazione dello stato di uno o più controlli durante l'intervallo di visualizzazione interrompe istantaneamente la procedura di acquisizione, lo stato dei controlli variati viene visualizzato su sfondo rosso.</p>					
<p>Prescrizione n°504 del 20-04-2005 Aspetti segnale di avviso. Facendo seguito alla nota n° 502 del 20/4/2005 di questa Direzione, si prescrive che sulle linee a semplice binario, sulle linee a doppio binario prive della ripetizione continua dei segnali in macchina e in tutti i posti di passaggio fra il doppio ed il semplice binario il segnale di avviso dovrà presentare, per gli itinerari di arrivo sul corretto tracciato, l'aspetto di giallo lampeggiante quando il relativo segnale di 1ª categoria è a via libera con preavviso di via impedita. anche nel caso di distanza superiore od uguale a quella normale tra quest'ultimo segnale e quello successivo. Il provvedimento di cui sopra dovrà essere adottato in via prioritaria in tutti i posti di passaggio tra il doppio ed il semplice binario e sulle linee a semplice binario della rete fondamentale. In attesa della realizzazione del provvedimento,</p>	<p>2.7 Per comunicare ai convogli informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, sull'infrastruttura sono installati appositi segnali, denominati segnali di terra, e dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida . 5.1 Ciascuna delle indicazioni fornite dal sistema di segnalamento deve avere un significato univocamente determinato. 5.2 Le indicazioni fornite dal sistema di segnalamento devono essere tempestivamente comunicata ai treni in modo da consentire l'adempimento delle azioni conseguenti. A tal fine le indicazioni stesse possono essere anticipate da indicazioni di avviso. L'entità dell'anticipo deve essere stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare sulla stessa.</p>		I	GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>per i posti di passaggio fra il doppio ed il semplice binario ove la protezione del punto di convergenza è realizzata dai segnali di partenza preceduti da segnali di protezione e avviso si deve inibire impiantisticamente l'attivazione del segnale di avviso al verde per itinerari di corretto tracciato. Per i posti di passaggio fra il doppio ed il semplice binario ove la protezione del punto di convergenza è realizzata dal segnale di protezione preceduto dal relativo avviso dovrà essere resa possibile, se non già prevista, l'indipendenza mediante l'installazione di apposito dispositivo d'armamento (tronchino); in attesa di tale intervento dovranno essere adottati, a cura delle Unità periferiche interessate, opportuni provvedimenti tecnici e/o normativi per il ricevimento dei treni. Si invitano le Strutture in indirizzo a voler confermare il ricevimento della presente restituendo l'allegato modello prestampato. Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4, 10,11 e 36 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n.) 88.</p>	<p>5.3 Ogni indicazione fornita dal sistema di segnalamento deve essere visibile dall'agente di condotta con continuità, dal suo posto di guida, per tutto il tempo in cui è valida per quel treno e per un periodo di tempo che permetta all'agente di condotta stesso di recepirne completamente e correttamente il significato.</p> <p>5.5 Per ciascun segnale di terra devono essere inequivocabilmente identificabili l'ubicazione, il binario cui comanda e la funzione svolta</p> <p>5.6 L'ubicazione di ciascun segnale di terra deve garantirne la visibilità di cui al punto 5.3 in condizioni ambientali esterne normali.</p> <p>5.7 Di ciascun segnale di terra deve essere preventivamente nota la posizione all'agente di condotta.</p> <p>5.8 Qualora le caratteristiche di stabilità sul terreno o di controllo tecnologico di un segnale di terra non garantiscano la sua presenza e le corrette indicazioni da esso fornite al passaggio dei treni, esso può essere utilizzato solo per indicare sul terreno vincoli di marcia già notificati ai treni tramite le DEL o le prescrizioni di movimento.</p>				
<p>Prescrizione n°619 del 05-05-2005 Esposizione dei segni relativi alle limitazioni di velocità di cui all'art. 3/3 della PGOS</p> <p>Si prescrive che i segni convenzionali relativi alle limitazioni di velocità nell'ambito delle stazioni e nei bivi in linea di cui all'art. 3/3 della PGOS devono essere esposti nelle fiancate principali del binario illegale con gli stessi criteri con cui si</p>	<p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee</p>			<p>GI</p>	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>espongono sulle fiancate principali del binario di sinistra (o legale) e di destra. Sulle fiancate di linea del binario illegale tali segni non devono essere mai esposti, in considerazione del fatto che, negli impianti suddetti, la circolazione dei treni sul binario illegale prevede comunque la marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h. Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4, 10, 11 e 36 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188.</p>	<p>(DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>				
<p>Prescrizione n°755 del 30-05-2005 Stampa scheda treno/Scheda Orario L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n°188, impone, fra gli altri obblighi, alle Imprese Ferroviarie ed alle associazioni internazionali di Imprese Ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura in materia. In conformità a quanto sopra, si prescrive che nel caso eccezionale in cui ai treni non possano essere consegnate né la Scheda Treno né la Scheda Orario, l'Impresa Ferroviaria dovrà avvisare tempestivamente per iscritto il DM della stazione di origine. Il DM di tale stazione dovrà provvedere alla stampa della Scheda Treno programmata/Scheda Orario per il tratto richiesto e concordato con l'Impresa Ferroviaria. Nel caso in cui il DM della stazione di origine interessata non possa stampare né la</p>	<p>4.16 La velocità massima ammessa per ogni treno in ogni punto della linea da percorrere è il valore più basso tra i limiti stabiliti in conformità al presente regolamento e alle altre eventuali condizioni. Essa, se non comunicata all'agente di condotta tramite il sistema di segnalamento, deve essere preventivamente riportata su idoneo supporto (cartaceo o informatico o di altro genere) consultabile dall'agente di condotta durante il servizio.</p>	<p>M</p>		<p>IF</p>	<p>Sulle linee dove è prevista la scheda treno non è più ammessa la circolazione dei treni senza la scheda treno medesima o la sigla complementare.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Scheda Treno né la Scheda Orario egli dovrà consegnare ai treni il Quadro Orario nonché praticare le eventuali riduzioni di velocità previste dall'art. 62 lettera g) della PGOS (prescrizioni di carattere antinfortunistico), fino alla stazione dove è programmato il cambio del riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento; qualora il DM non fosse in grado di consegnare il Quadro Orario fino alla stazione dove è programmato il cambio del riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento, egli dovrà avvisare il DM della stazione fino al quale ha provveduto alla consegna del Quadro Orario. Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4- 10-11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n.188. Si invitano le strutture in indirizzo a voler confermare il ricevimento della presente restituendo l'allegato modello prestampato.</p>					
<p>Prescrizione n°779 del 06-06-2005 Manovra a mano da deviatoio con Sistema Manuale 92 (SM 92). L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone - nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura. In allegato I viene trasmesso lo Schema S.FDe 8 (escluse le Direzioni Compartimentali Movimento e la Direzione Movimento).</p>	<p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte. 11.4 L'accertamento della completezza del treno e il controllo e la manovra dei deviatoi, di cui alle lettere b) e c) del precedente punto 11.1, possono essere</p>			<p>GI</p>	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>In conformità a quanto sopra, vengono emanate le norme impiantistiche e di utilizzazione della manovra a mano da deviatoio con Sistema manuale 92, contenute nell' allegato 2.</p> <p>Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188.</p> <p>Si invitano le Strutture in indirizzo a voler confermare il ricevimento della presente restituendo l'allegato modello prestampato.</p>	<p>richiesti all'agente di condotta, il quale dovrà effettuare tali operazioni nel rispetto delle specifiche procedure emanate tenuto conto, rispettivamente, delle caratteristiche del treno e dei deviatoli.</p> <p>b.1.</p>				
<p>Prescrizione n°813 del 08-06-2005 Stampa scheda treno Con la Disposizione 18 del 15 aprile 2005 di R.F.I., a partire dal 26 giugno p.v., la stampa della scheda treno rientra nella competenza delle Imprese ferroviarie. Nel corso di numerosi incontri finalizzati alla attivazione della nuova procedura, sono state sollevate dai Vs. rappresentanti problematiche sulla stampa della scheda treno in particolari impianti. Nel confermare la data di attivazione della nuova procedura al 26 giugno p.v questa Società si rende disponibile con l'attuale organizzazione alla stampa della scheda treno nelle località che verranno segnalate alle Direzioni Compartimentali Movimento interessate; gli eventuali accordi dovranno essere definiti entro il 20 c.m. con le citate Direzioni. Il servizio di R.F.I. sarà disponibile fino alla vostra completa organizzazione per la stampa e comunque non oltre il 12 dicembre 2005. Si prega, pertanto, di voler rimuovere con tempestività le difficoltà finora riscontrate essendo improcrastinabile la data del 12 dicembre 2005.</p>	<p>4.16 La velocità massima ammessa per ogni treno in ogni punto della linea da percorrere è il valore più basso tra i limiti stabiliti in conformità al presente regolamento e alle altre eventuali condizioni. Essa, se non comunicata all'agente di condotta tramite il sistema di segnalamento, deve essere preventivamente riportata su idoneo supporto (cartaceo o informatico o di altro genere) consultabile dall'agente di condotta durante il servizio.</p>	M		IF	<p>Sulle linee dove è prevista la scheda treno non è più ammesso la circolazione dei treni senza la scheda treno medesima o la sigla complementare.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Prescrizione n°834 del 10-06-2005 Sistemi di protezione della marcia del treno - Equipaggiamento e gestione dei rotabili in servizio ai treni.</p> <p>La completa attuazione dei programmi di adozione dell'SCMT, dell'SSC e dell'ERTMS/ETCS consentirà di avere la copertura dell'intera rete ferroviaria nazionale con gli idonei sistemi di protezione della marcia del treno. A regime, la circolazione dei treni avverrà con rotabili equipaggiati con sottosistemi di bordo coerenti con i sottosistemi di terra presenti sulle linee percorse. Riguardo all'SCMT si trasmette in allegato 1 la pianificazione aggiornata dell'attrezzaggio delle linee. Il completamento di 10.770 km eh Rete è previsto entro il 2007. La conferma dell'attivazione e gli eventuali scostamenti saranno comunicati con 4 mesi di anticipo dalla Direzione Commerciale di RFI SpA.</p> <p>Il Sistema di Supporto alla Condotta (SSC) sarà installato sulle rimanenti linee della Rete Convenzionale, sovrapponendosi all'SCMT solo in alcuni tratti di penetrazione nei nodi, al fine di limitare il doppio equipaggiamento dei rotabili. In allegato 2 si trasmette la versione aggiornata delle Specifiche dei Requisiti Funzionali del SSC. Il sistema interoperabile ERTMS/ETCS - Livello 2 è in corso di installazione sulle linee AV/AC; si sta inoltre- sviluppando, d'intesa con le reti confinanti, l'adozione dell'ERTMS/ETCS livello 1 sui corridoi interoperabili, in sovrapposizione- all'SCMT. Il processo di transizione verso il sistema SCMT prevede inevitabilmente un periodo di tempo per l'istallazione progressiva delle apparecchiature di terra e per</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>Aspetti organizzativi non regolamentati dal RCF.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>l'attrezzaggio del sottosistema di bordo. Nella fase transitoria deve essere massimizzato il numero di treni x chilometro effettivamente protetti da SCMT (treni attrezzati che circolano su linee' attrezzate). Il programma di equipaggiamento inviati da Codeste imprese ferroviarie a questa Direzione sono stati inoltrati al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti su specifica richiesta del Ministero stesso. Questa Direzione è a disposizione per fornire il necessario supporto all'equipaggiamento e all'omologazione dei rotabili. A tal fine si informa che è disponibile presso la SOCESIFER la seguente documentazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Specifiche dei Requisiti di Sistema del sottosistema di Bordo di SCMT; - Progetto di predisposizione e installazione del sottosistema di bordo di SCMT sui rotabili per i quali sono stati rilasciati NOI e NOME. <p>Anche per rispondere alla specifica richiesta del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, ciascuna impresa in indirizzo deve fornire a questa Direzione:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il programmi che indichi la tempistica d'attrezzaggio delle proprie cabine di guida; tale programma dovrà indicare i tempi programmati per l'istallazione dei sottosistemi di bordo per ciascun rotabile o gruppo di rotabili in modo da consentire una turnazione dei materiali tale da garantire la circolazione dei mezzi attrezzati su linee attrezzate, inoltre la programmazione dovrà essere tale da prevede per ciascuna linea o gruppo di linee, il completamento di detta istallazione in concomitanza con l'attivazione delle apparecchiature di terra. Nel caso in cui tale 	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>previsione non potrà essere rispettata, dovrà essere indicato, sempre per ciascuna linea o gruppo di linee, lo scostamento temporale programmato unitamente alle motivazione del ritardo, indicando anche l'andamento programmato dell'incidenza dei treni per chilometro effettuati con mezzi attrezzati sul totale dei treni per chilometro programmati su tale linea o gruppi di linea;</p> <ul style="list-style-type: none"> • un report mensile dettagliato sullo stato di avanzamento dell'istallazione dei sottosistemi di bordo e sui treni x chilometro realmente protetti con sistema SCMT (treni attrezzati che circolano su linee attrezzate). Tale report dovrà essere strutturato come segue: <p>1- elenco dei mezzi di trazione raggruppati per tipologia che, al primo mercoledì di ogni mese, sono attrezzati con sottosistema di bordo SCMT efficiente, indicando Eventuali ritardi rispetto al suddetto programma e le motivazioni,</p> <p>2, treni x chilometro complessivi effettuati il primo mercoledì di ogni mese,</p> <p>3. treni x chilometro protetti da SCMT (treni attrezzati circolanti su linee attrezzate) effettuate il primo mercoledì di ogni mese.</p> <p>Il report deve essere inviato a questa Direzione entro il quindici di ogni mese.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				
<p>Prescrizione n°837 del 13-06-2005 Ristampa della scheda treno L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle Imprese Ferroviarie ed alle associazioni internazionali di Imprese Ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone - nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria</p>	<p>4.16 La velocità massima ammessa per ogni treno in ogni punto della linea da percorrere è il valore più basso tra i limiti stabiliti in conformità al presente regolamento e alle altre eventuali condizioni. Essa, se non comunicata all'agente di condotta tramite il sistema di segnalamento, deve essere preventivamente riportata su idoneo</p>	M		IF	<p>Sulle linee dove è prevista la scheda treno non è più ammesso la circolazione dei treni senza la scheda treno medesima o la sigla</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Italiana S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura in materia. In conformità a quanto sopra, si prescrive che la Scheda Treno può essere ristampata dalle Imprese Ferroviarie, oltre che nelle stazioni di origine di corsa del treno o in quelle dove è previsto il cambio della Scheda Treno, anche nelle altre stazioni intermedie del percorso. La Scheda Treno sostituita deve essere annullata con timbro e firma dell'agente che ha provveduto alla ristampa e conservata agli atti da parte dell'Impresa Ferroviaria. Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n.188. La presente prescrizione entrerà in vigore alle ore 00.01 del 26 giugno 2005. Si invitano le strutture in indirizzo a voler confermare il ricevimento della presente Restituendo l'allegato modello prestampato.</p>	<p>supporto (cartaceo o informatico o di altro genere) consultabile dall'agente di condotta durante il servizio.</p>				<p>complementare.</p>
<p>Prescrizione n°881 del 15-06-2005 Prescrizioni per la circolazione degli ETR 460/P (021-027-028) L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone fra gli altri obblighi, le imprese ferroviarie e le associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone - nonché qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura in materia. La Circolazione sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale degli ETR in oggetto è disciplinata, ad integrazione delle norme comuni, dalle Nonne Particolari di Circolazione degli ETR 460/P emanata con Disposizione del Direttore della Direzione Tecnica di RFI S.p.A n° 37 del 05/12/2002. L'Impresa ferroviaria proprietaria ha in corso la riconversione del rapporto di trasmissione originario degli ETR in oggetto a quello in opera sugli ETR 460 Italia.</p>	<p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>			<p>IF</p>	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti										
<p>Per la riammissione in esercizio degli ETR in oggetto modificati si emanano le seguenti prescrizioni ad integrazione e/o modifica delle citate norme particolari:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La velocità massima consentita in esercizio agli ETR con rapporto di trasmissione modificato resta 200 km/h. • Fino alla ridenominazione o identificazione in banca dati scheda treno di detto materiale rotabile la scheda treno potrà riportare la velocità massima rispetto al materiale rotabile di 250 Km/h. <p>Inteso che in tal caso il macchinista limiterà di iniziativa la velocità massima a 200 Km/h come stabilito dalle norme per l'uso della scheda treno.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ad integrazione del punto 1.4 PRESTAZIONI della Disposizione n° 37 del 05/12/2002 la prestazione attribuita agli ETR in oggetto con rapporto di trasmissione modificato è la seguente: <table border="1" data-bbox="100 794 689 965"> <thead> <tr> <th colspan="2">ETR modificati</th> </tr> <tr> <th>Unità di Trazione</th> <th>Grado di Prestazione</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tutte incluse</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>Una UdT Esclusa</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td>Due UdT Esclusa</td> <td>9</td> </tr> </tbody> </table> <p>Le Imprese Ferroviarie che utilizzano i complessi devono adottare opportuni provvedimenti affinché tutto il personale interessato sia reso edotto dei contenuti della presente prescrizione apponendo le necessarie annotazioni sul Libro di Bordo relative alla modifica tecnica apportata ed alle limitazioni da applicare durante l'esercizio ed aggiornando la Manualistica di Bordo con i contenuti della presente. Tali annotazioni, fino alla ridenominazione degli ETR , consentiranno al personale interessato la corretta identificazione del materiale rotabile soggetto</p>	ETR modificati		Unità di Trazione	Grado di Prestazione	Tutte incluse	30	Una UdT Esclusa	22	Due UdT Esclusa	9	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
ETR modificati															
Unità di Trazione	Grado di Prestazione														
Tutte incluse	30														
Una UdT Esclusa	22														
Due UdT Esclusa	9														

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>alla presente prescrizione. Si prega Confermare ricevimento nei modi d'uso.</p>					
<p>Prescrizione n°947 del 23-06-2005 Effettuazione corse prova interessanti le interconnessioni tra linee "tradizionali" e linee AC/AV. Per l'effettuazione delle corse prova interessanti le interconnessioni tra le linee "tradizionali" e le linee AC/AV, a cura delle Unità periferiche interessate, devono essere emanate specifiche norme basate sui principi di seguito riportati: - le linee tradizionali devono essere rese indipendenti da quelle AC/AV mediante opportuni accorgimenti tecnico- normativi; - le corse prova sulla linea tradizionale devono essere svolte in regime di interruzione del binario interessato. Tali interruzioni possono comprendere più tratti della linea e l'ambito dei PdS interposti sugli stessi in relazione alle esigenze di effettuazione delle corse prova; - l'effettuazione delle corse prova sulla linea tradizionale deve avvenire con la disposizione a via libera dei segnali dei PdS interessati dall'interruzione che devono essere, salvo prescrizione contraria, rispettati dal personale di condotta; - i segnali dei PdS interessati dall'interruzione che comandano i movimenti da e per la linea ACI AV, mediante opportuni interventi impiantistici, devono essere disposti a via libera solo durante il periodo dell'interruzione ed a condizione che sia stata effettuata la verifica tecnica completa dei deviatori di innesto con l'interconnessione e dei collegamenti dei deviatori stessi con i relativi segnali. Esistendo tale condizione non è necessario immobilizzare i</p>	<p>23.1 La circolazione dei convogli per prove o verifiche al materiale rotabile può avvenire secondo le norme dei treni soltanto se tali convogli soddisfano i medesimi standard di sicurezza richiesti per i treni. 23.2 I convogli che non soddisfano le condizioni di cui al precedente punto 23.1 possono circolare nel rispetto dei criteri di cui al precedente punto 4.32.</p>		I	GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>deviatoi con i dispositivi di cui all'artt. 8 ISD;</p> <ul style="list-style-type: none"> - in caso di anomalità che impedisca la disposizione a via libera dei segnali o la captazione dei codici a bordo la corsa prova deve essere sospesa; - le corse prova sulla linea tradizionale afferente all'interconnessione devono essere effettuate non superando le velocità della linea; - i PdS telecomandati che immettono sulla linea AC/AV devono essere gestiti solo in regime di "presenziato". 					
<p>Prescrizione n°1053 del 12-07-2005 Disposizioni 5 e 6/2003 concernenti la normativa di esercizio SCMT. Facendo seguito alla nota RFI-DTC/A001/P/2003/0001559 del 10/12/2003 ed alla nota RFI-DTC/A001/P/2005/000117 del 03/02/2005 si prescrive che, a parziale modifica delle anzidette note, a partire dalle ore 00.01 del 15 luglio 2005 tutti i treni circolanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale siano considerati attrezzati dal personale addetto alla circolazione (DM-DCO) ai fini della partecipazione delle prescrizioni previste dalla normativa di cui all'oggetto. Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4,10,11 e 36 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				<p>Aspetti organizzativi non regolamentati dal RCF.</p>
<p>Prescrizione n°1163 del 28-07-2005 Prescrizione concernente: "la circolazione delle locomotive E189". L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti</p>	<p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il</p>			<p>IF</p>	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone - nonché a qualsiasi altro soggetto la (attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura. La circolazione sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale delle locomotive in oggetto è disciplinata, ad integrazione delle norme comuni, dalle Norme Particolari Provvisorie di Circolazione delle Locomotive E 189 emanate con disposizione del Direttore della Direzione Tecnica di R.F.I. S.p.A.</p> <p>n° 4 del 04/02/2005. L'Impresa Costruttrice, a seguito dell'esito positivo delle verifiche funzionali effettuate, sta modificando le locomotive stesse per implementare le nuove funzionalità. Al fine di consentire la circolazione delle locomotive nel periodo transitorio di implementazione delle modifiche ad integrazione e/o modifica delle citate norme particolari, si emanano le seguenti prescrizioni: ,</p> <p>a) per la circolazione delle locomotive modificate restano applicabili le sopracitate norme particolari ad eccezione dei punti:</p> <p>1.2 Circolabilità e prestazioni</p> <p>2.5 Gestione del freno continuo automatico</p> <p>2.6.2 Messa in servizio del rubinetto del freno continuo automatico;</p> <p>2.6.3 Isolamento del freno continuo automatico;</p> <p>2.6.4 Freno Continuo, modalità per il cambio cabina di guida;</p> <p>2.7 Prova del freno continuo automatico;</p> <p>2.13 Comando Multiplo.</p>	<p>personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>				

"SISTEMA DI RIFERIMENTO"
(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>in luogo dei quali devono essere applicati i rispettivi nuovi punti di cui all'allegato alla presente che ne costituisce parte integrante.</p> <p>b) per la circolazione delle locomotive non ancora modificate restano applicabili le "Norme Particolari Provvisorie di Circolazione delle locomotive E 189" (Disp. 04/05); Analogamente alle Norme Particolari di Circolazione, I Manuali d'uso di riferimento sono, per le locomotive non ancora modificate quelli citati al punto 3.1.1 delle "Norme Particolari Provvisorie di Circolazione delle Locomotive E 189" (Disp. 04/05); per la circolazione delle locomotive modificate quelli validati con nota prot. RFTDTC/A0011/P/2005/0001099 del 19/07/2005. Le Imprese Ferroviarie che utilizzano le locomotive devono adottare opportuni provvedimenti affinché tutto il personale interessato sia reso edotto dei contenuti delle presenti prescrizioni apponendo le necessarie annotazioni sul libro di bordo relative alla modifica tecnica apportata e distribuendo al Personale di Macchina interessato la manualistica di bordo aggiornata con i contenuti relativi alle modifiche apportate. L'annotazione sul libro di bordo consentirà al personale interessato la corretta identificazione delle locomotive modificate soggette alla presente prescrizione. Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188. Si invitano le Strutture in indirizzo a voler confermare il ricevimento della presente restituendo l'allegato modello prestampato.</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p>Prescrizione n°1186 del 02-08-2005</p>					Aspetti

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Documentazione Direzioni Compartimentali: tempistica</p> <p>L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, all'impresе ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone - nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura. Per quanto sopra, si richiama quanto disposto con Prescrizioni n°RFIDTC\ A0011\P\2005\OOOOI47 del 09/02/05 e RFI-DTC\A0011\P\2005\0000150 del 10/02/05, specificatamente all'obbligatorietà dell'esposizione delle «Circolari Compartimentali» in rete internet nel quadro Normativo a cura della Direzione Tecnica nel sito nonché sulla obbligatorietà alla consultazione quotidiana del «Quadro Normativo» stesso da parte delle Strutture interessate, delle imprese Ferroviarie e di RFI. Si dispone, a far data dalla presente, che le Direzioni Compartimentali Movimento, appena le Circolari Compartimentali sono pronte per la distribuzione, dovranno avvisare tramite E-mail tutte le interfacce all'uopo individuate dalle Strutture Riceventi interessate sia dell'avvenuta pubblicazione in Rete sia della successiva distribuzione. Le interfacce individuate dovranno confermare sempre via posta elettronica. Pertanto le Strutture Riceventi delle Impresе Ferroviarie e di RFI interessate dovranno fornire immediatamente alle Direzioni Compartimentali Movimento di pertinenza i relativi indirizzi di posta elettronica dell'interfaccia responsabile. Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi c per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>organizzativi non regolamentati dal RCF.</p>
<p>Prescrizione n°1188 del 02-08-2005</p>					<p>Vedi tabella di</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Prescrizione concernente: "Remotizzazione delle postazioni ACS."</p> <p>L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone - nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A, - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura.</p> <p>In conformità a quanto sopra, si prescrive quanto di seguito specificato.</p> <p>I comandi, compresi quelli di soccorso, e i controlli degli ACS possono essere gestiti in sicurezza anche attraverso un'interfaccia Operatore dislocata in altro impianto, definita remotizzata.</p> <p>L'interfaccia remotizzata può essere allocata:</p> <p>a) per i singoli impianti in telecomando nel posto Comando;</p> <p>b) per le linee Telecomandate, nel posto Centrale o in un altro posto periferico;</p> <p>c) per gli impianti non telecomandabili, in un posto presenziato limitrofo. Eventuali posti di servizio interposti devono essere tutti gestiti dallo stesso operatore e con postazione remotizzata.</p> <p>L'istituzione della postazione remotizzata comporta la realizzazione delle seguenti caratteristiche tecnico-normative degli impianti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • gli impianti comandabili da postazione remotizzata di cui al punto c) devono avere il 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				<p>raffronto ACS - RCF.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>piazzale attrezzato con i dispositivi previsti per gli impianti telecomandati ed essere indicati nell'Orario di Servizio come posti satellite;</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'abilitazione della postazione remotizzata deve essere vincolata alla concomitante inibizione operativa della postazione locale e viceversa. Tale inibizione può essere realizzata automaticamente con l'attivazione di una delle due postazioni oppure attraverso apposite procedure che prevedano anche vincoli realizzati con chiavi da inserire nelle tastiere; • la postazione remotizzata, comprendente la Tastiera Funzionale, il Terminale Operatore e il QLV, deve essere dotata delle stesse funzionalità della postazione locale; le funzioni di soccorso e le indicazioni sul QLV devono essere quindi considerate in sicurezza; • la postazione remotizzata, per gli impianti di cui ai punti a) e b) è utilizzabile solo per comandare detti impianti posti in regime di presenziato (EDPC, SPT, EDCO); • negli impianti comandabili da postazione remotizzata, la liberazione delle chiavi di manovra deviatoi a seguito di attivazione della funzione MD e la chiusura dei PL a seguito di riapertura devono essere ritardate come per il regime di telecomando. 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p>Prescrizione n°1262 del 02-09-2005 Prescrizione concernente: "Procedura per l'effettuazione del pre-esercizio sulla linea AV/AC Roma-Napoli. L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di</p>					<p>Vedi tabella di raffronto norme AV/AC – RCF.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>trasporto di merci e di persone - nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura.</p> <p>In conformità a quanto sopra e al punto 2. della Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n° 22/2005, si prescrive che il pre-esercizio sulla linea AV/AC Roma-Napoli sia condotto secondo quanto previsto dalla allegata "Procedura per l'effettuazione del pre-esercizio sulla linea AV/AC Roma-Napoli" RFI MO-MA-TC DT PRES 001 A del 2 settembre 2005.</p> <p>Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188.</p> <p>VEDI PROCEDURA ALLEGATA</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p>Prescrizione n°1293 del 08-09-2005 Istruzioni per l'impiego delle apparecchiature di registrazione vocale nel Posto Centrale della linea AC/AV Roma - Napoli - postazione DCO. Prescrizione. Istruzioni per l'impiego delle apparecchiature di registrazione vocale nel Posto Centrale della linea AC/AV Roma - Napoli - postazione DCO. Unite alla presente si trasmettono le istruzioni (Allegato 1) da utilizzarsi per l'impiego dei registratori vocali presso il Posto Centrale Satellite AC/ A V di Roma - postazione DCO. Al riguardo si dispone che tali apparecchiature dovranno essere utilizzate, al momento, solo per i seguenti casi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • notifica al personale dei treni delle prescrizioni di movimento di cui all'art. 24 ter delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando; • scambio delle comunicazioni registrate di cui all'art. 17 comma 2 (circolazione carrelli) delle 	-				Aspetti organizzativi non regolamentati dal RCF.

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Disposizioni per l'esercizio in telecomando. L'impiego delle apparecchiature per gli altri casi previsti dalla normativa (lavori di manutenzione) verrà disposto successivamente. Codesta Direzione Compartimentale Movimento resta incaricata di individuare le utenze telefoniche che saranno sottoposte a registrazione, dandone opportuna informazione al personale interessato.</p> <p><i>In allegato le istruzioni.(allegato non inserito)</i></p>					
<p>Prescrizione n°1296 del 09-09-2005 "Normativa per l'esercizio degli impianti di rilevamento temperatura bocche (RTB) per Linee ad Alta Capacità/Alta Velocità (AC/AV), attrezzate con ERTMS/ETCS L2" (Disposizione n° 51 del 10/08/2005) - Provvedimenti relativi ai treni composti da materiale ETR 500 PLT a seguito di allarme.</p> <p>L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8-luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura.</p> <p>In conformità a quanto sopra ed in riferimento all'Art. 3 commi 2 4 8 della Disposizione in oggetto, si prescrive che, a seguito di segnalazione di allarme Caldo o Relativo rilevato dagli RTB, ai treni composti da materiale ETR 500 PLT deve essere notificata la limitazione di velocità di 150 km/h. Si prescrive inoltre che, limitatamente alla fase di pre-</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				<p>Vedi tabella di raffronto norme RTB – RCF.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>esercizio, per i treni composti da materiale ETR 500 PLT, allo scopo di rilevare in sito la coerenza di eventuali allarmi con lo stato effettivo del corpo boccole, dovrà essere prevista la presenza a bordo di personale tecnico autorizzato di RFI, dotato di teletermometri. Tale personale dovrà tempestivamente comunicare per iscritto al macchinista la sua presenza a bordo, operare in ottemperanza a quanto previsto dalla disposizione citata in oggetto e provvedere a riportare per monitoraggio, su apposita scheda distinta per materiale, i dati relativi agli allarmi comunicati dal neo. In base ai rilevamenti di detto personale tecnico in corrispondenza di un Posto di Verifica Boccole, il materiale, previa intesa con Trenitalia S.p.A., dovrà essere inviato per l'ispezione delle boccole interessate in un impianto di manutenzione nei seguenti casi di allarme:</p> <ul style="list-style-type: none"> • caldissimo riconosciuto dal personale tecnico; • caldissimo non riconosciuto dal personale tecnico, rilevato più volte dagli impianti RTB sulla medesima boccola; • caldo, riconosciuto o meno dal personale tecnico, rilevato più volte dagli impianti RTB sulla medesima boccola. <p>Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188.</p> <p>Si invitano le Strutture in indirizzo a voler restituendo l'allegato modello prestampato.</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p>Prescrizione n°1297 del 09-09-2005 Particolarità d'impianto della linea AC/AV Roma-Napoli.</p>	-				<p>Vedi tabella di raffronto norme AV/AC – RCF.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Gli impianti di seguito indicati della linea AV/AC Roma-Napoli presenteranno all'attivazione le particolarità sotto specificate per le quali vanno adottati i provvedimenti richiamati oltre a quanto prescritto, e non modificato dalla presente nota, dalle disposizioni N° 24/2005, N° 31/2005, N° 51/2005 e N° 52/2005.</p> <p>Si farà, di volta in volta, seguito per la comunicazione dell'avvenuta realizzazione dei necessari interventi tecnologici.</p> <p>1- Sistema ERTMSIETCS L2</p> <p>Non sono attivate le seguenti funzionalità:</p> <ul style="list-style-type: none"> • On Sight, • Shunting, • Reversing. <p>2 Sistema comando e controllo (SCC)</p> <p>2.1 Identificativi delle Sezioni di Blocco su TD</p> <p>Gli identificativi delle Sezioni di Blocco presentate sul TD dell'SCC, risultano non corrispondenti a quanto riportato sui Piani Schematici ERTMS (rev. F), limitatamente al caso di blocco orientato per la marcia a destra. Pertanto in questo caso, quando sia necessario individuare l'identificativo della Sezione di Blocco Radio corrispondente alla posizione del treno, il DCO si dovrà avvalere di una apposita tabella.</p> <p>2.2 Passaggio automatico del numero treno da un sistema ad uno limitrofo</p> <p>Non viene attivato l'interfacciamento di SCC/AV con il SED-T per il passaggio del numero treno presso PJ2 Salone e l'interfacciamento di SCC/AV con SCC/Nodo di Napoli per il passaggio del numero treno presso PJ2 Gricignano, pertanto il DCO dovrà riconoscere i treni in ingresso da tutti i PJ2.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>2.3 Invio automatico dei comandi di itinerario Non è disponibile l'invio automatico dei comandi di itinerario:</p> <ul style="list-style-type: none"> • per i treni pari negli impianti di Pj1 Gricignano, PC Pignataro, Cassino Sud, PC S.Angelo e Pj1 Anagni (limitatamente ai treni in ingresso in AV da PJ2 Sgurgola); • per i treni dispari negli impianti di PM Salone, Cassino Sud, Tora Piccilli Caserta Nord. <p>Tali itinerari dovranno essere comandati manualmente dal DCO tempestivamente per evitare una MA ridotta al treno.</p> <p>2.4 Interconnessioni I PJ2 di Sgurgola, Gricignano e Salone sono gestiti in regime <i>EDCO/SCC</i> con Posto Periferico di SCC non connesso. Di conseguenza in tali PdS non sono attivate le seguenti funzioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la richiesta e concessione automatica o manuale del consenso immissione treni; • la chiusura segnali dal Posto Centrale; • il trasferimento automatico del numero treno. <p>Per l'immissione di un treno i DM dei suddetti PJ2 devono chiedere verbalmente, per ciascun treno, l'autorizzazione al DCO che dovrà concederla per iscritto specificando il numero del treno.</p> <p>Il DCO, prima di concedere la suddetta autorizzazione, dovrà predisporre l'itinerario previsto per il treno interessato nell'ambito del corrispondente PJ1.</p> <p>2.5 Allarme RTB al DCO L'allarme RTB di SCC non sarà associato al numero treno ma visualizzato su apposito simbolo del TD e riportato nella pagina allarmi con la sola indicazione della apparecchiatura in allarme. Sarà compito del DCO individuare il</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);"> "SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012) </p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>treno interessato,</p> <p>2.6 Train Describer Periferico (TDP) I TDP presso gli uffici dei DM non saranno attivati.</p> <p>3 Apparat (NVP)</p> <p>3.1 Regimi di esercizio Non è ammesso il ricorso del regime TP/EDCO pure se tale funzione non è attualmente inibita dall'apparato.</p> <p>3.2 Circolazione Carrelli Le C luminose e i dispositivi di stabilizzazione del fuori servizio non sono attivati. Pertanto per la circolazione dei carrelli in linea nonché per la richiesta e concessione delle interruzioni di linea devono essere osservate le norme previste dalle DET. Per le interruzioni nell'ambito dei PdS sono utilizzabili le chiavi di zona.</p> <p>3.3 Segnali blu da deviatoio Non sono attivati.</p> <p>3.4 Deviatoi assicurati con dispositivo di immobilizzazione Art. 8 ISD I deviatoi dei P.C. di Labico, Ceccano e Pignataro, del P.M. S.Angelo e dei 1° Bivio Cassino Sud e 1° Bivio Caserta Nord sono assicurati con dispositivo di immobilizzazione Art. 8 ISD. In occasione della consegna delle chiavi dei predetti dispositivi di immobilizzazione da parte del General Contractor al personale delle DCI interessato al ritiro, si dovrà provvedere alla verifica della corretta applicazione di tutti i dispositivi. Il positivo riscontro sarà richiamato nella Dichiarazione di attivabilità.</p> <p>3.5 Esclusione di una zona contigua alla piena linea Nel caso necessiti escludere una "zona</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>escludibile" contigua alla linea occorre preventivamente imporre il fuori servizio di linea che dovrà essere rimosso solamente dopo l'inclusione della zona.</p> <p>3.6 Movimenti di manovra Ogni qualvolta deve essere autorizzata una manovra in ambito PdS devono essere osservate le norme di cui alle DET art. 15 comma 3 anche per il caso in cui la manovra stessa non debba superare il picchetto di manovra.</p> <p>3.7 Itinerario di arrivo e Inversione del blocco. Non è ammesso comandare un itinerario di arrivo da un punto di linea se il blocco non è orientato in arrivo (con la dizione "orientato in arrivo" si intende che è stata completata l'operazione di inversione). Il DM o il DCO, prima di comandare un itinerario di arrivo da un punto di linea deve accertare che, nel punto stesso, il blocco sia orientato in arrivo. Il DM o il DCO, prima di concedere il consenso all'inversione del Blocco Radio in un punto di linea per orientare il blocco in arrivo deve accertare che, nel punto stesso, non sia in atto un itinerario di arrivo.</p> <p>3.8 Bloccamento di approccio Il bloccamento di approccio è di tipo rigido nel senso che la liberazione del bloccamento del punto iniziale di un itinerario di arrivo, per ingresso di un treno o annullamento dell'itinerario, si ottiene soltanto se tutta la zona di approccio è libera da rotabili (cdb liberi).</p> <p>4 Impianti RTB Non è assicurato il collegamento diretto tra gli allarmi RTB e il treno interessato (punto 2.3</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Disposizione 51/2005). Di conseguenza nel caso che l'apparato RTB rilevi un allarme R TB possono non essere attivate automaticamente nel Posto di Verifica Boccole (PVB) le restrizioni sulla marcia (art. 3 predetta disposizione), la cui gestione resta quindi affidata esclusivamente al DCO.</p> <p>Per quanto prima si prescrive che fino alla rimozione della suddetta non conformità il DCO, nel caso rilevi una segnalazione di allarme caldissimo, caldo e relativo (punto 1.5 presente nota), deve sempre provvedere ad arrestare il treno nel successivo PVB e a far visitare, in ogni caso, il materiale dal personale di condotta.</p> <p>Restano invariate le rimanenti norme della già citata disposizione 51/2005 non modificate dalla presente prescrizione.</p> <p>L'impianto RTB con rilevatori alle progressive km 141+781 e km 141+797 (Bivio Cassino Sud) non è attivato.</p> <p>5 Impianti di emergenza in galleria</p> <p>La verifica di tali impianti sarà effettuata durante il preesercizio e comunque prima dell'inizio dell'esercizio commerciale.</p> <p>Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188,</p> <p>Prescrizione: 09-09-2005 n°1302 Prescrizione concernente le "Caratteristiche infrastrutturali e Programma di Esercizio complessivo della tratta AC/AV Roma-Napoli. L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi,</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell' infrastruttura. In conformità a quanto sopra si trasmette in allegato il Documento Tecnico relativo all'oggetto. Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188. Si invitano le Strutture in indirizzo a voler confermare il ricevimento della presente restituendo l'allegato modello prestampato. Vedi procedura in allegato.</p>					
<p>Prescrizione n°1305 del 12-09-2005 Prescrizioni per l'esercizio degli impianti a 25 kv della tratta AV/AC Roma-Napoli. Con la Disposizione n, 59 del 2.9.05 il Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale ha deliberato l'emanazione delle "Istruzioni per l'esercizio degli impianti TE a 25kV" delle nuove linee del sistema AVI AC in corso di attivazione. Con la presente si trasmettono in allegato le "Istruzioni particolari per l'esercizio degli impianti TE a 25 kV della tratta AVIAC Roma - Napoli" che devono essere adottate, a complemento ed integrazione delle Istruzioni più generali sopra citate, per la gestione e l'esercizio dei nuovi impianti a 25 kV della linea in oggetto. Le istruzioni particolari, oltre a caratterizzare gli impianti a 25 kV della Roma - Napoli, forniscono</p>	-				Vedi tabella di raffronto NEITE AC/AV - RCF.

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>gli assetti normali delle alimentazioni delle linee primarie, delle sottostazioni elettriche e della linea di contatto. insieme ai criteri ammessi per le modifiche di assetto, necessarie a seguito di anomalità o per esigenze manutentive. Con riferimento a tale documento, si evidenzia che gli assetti iniziali di esercizio fino al completamento della Linea Primaria Gallicano - Anagni e alla realizzazione della SSB di Marciante, prevedono per la parte in AT: l'alimentazione della SSE di Anagni attraverso la linea primaria S. Giovanni Incarico - Anagni; il collegamento diretto della SSE di Vairano alla Stazione Enel di S. Maria Capua Vetere. Le SSB di Gallicano, Anagni, S. Giovarmi e Vairano devono risultare tutte alimentate, con alimentazione derivata come previsto nell'assetto normale:</p> <ul style="list-style-type: none"> - per la SSE Gallicano, dalle fasi 4 e 8; per la SSE Anagni, dalle fasi 4 e 12; - per la SSB S. Giovanni, dalle fasi 8 e 12; per la SSE Vairano, dalle fasi 4 e 8; <p>La linea di contatto, alimentata dalle quattro SSB, presenta tre tratti neutri (W) attivi, ovvero i cambi fase, in corrispondenza dei PPD di Labico, Ceccano e S. Angelo. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la SSE di Gallicano alimenta le tratte di linea di contatto comprese tra il POC di Salone e il tratto neutro de) PPD di Labico; la SSE di Anagni alimenta le tratte di linea di contatto comprese tra il tratto neutro del PPD di Labico e il tratto neutro del PPD di Ceccano, inclusa l'interconnessione di Frosinone; la SSE di S. Giovanni alimenta le tratte di linea di contatto comprese tra il tratto neutro del PPD 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>di Ceccano e il tratto neutro del PPD di S. Angelo; la SSE di Vairano alimenta le tratte di linea di contatto comprese tra il tratto neutro del PPD di S. Angelo e il POC di Gricignano, incluse le interconnessioni di Cassino e di Caserta. In assenza della segnaletica di riconoscimento delle sezioni elettriche TE lungo linea, le tratte minime interessabili da disalimentazioni della linea di contatto dovranno essere comprese tra tratti neutri consecutivi, con esclusione di quelli intermedi eventualmente interessati dai lavori, ed in particolare;</p> <ul style="list-style-type: none"> - all'imbocco di Salone, tra il POC e il primo tratto neutro lungo linea; - lungo linea, tra tratti neutri consecutivi, comprendenti le eventuali interconnessioni; - all'imbocco di Gricignano, tra il POC e il primo tratto neutro lungo linea. <p>Le configurazioni normali di alimentazione (delle linee primarie, delle SSE e della linea di contatto) sono riepilogate nello schema allegato, definito con il Consorzio Saturno.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p>Prescrizione n°1375 del 23-09-2005 Corse prova tratta AV/AC Torino - Novara. Provvedimenti normativi per il contenimento delle interferenze elettromagnetiche con gli impianti di segnalamento della rete tradizionale Segue testo.....</p>	<p>23.1 La circolazione dei convogli per prove o verifiche al materiale rotabile può avvenire secondo le norme dei treni soltanto se tali convogli soddisfano i medesimi standard di sicurezza richiesti per i treni.</p> <p>23.2 I convogli che non soddisfano le condizioni di cui al precedente punto 23.1 possono circolare nel rispetto dei criteri di cui al precedente punto 4.32.</p>		I	GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Prescrizione n°1395 del 27-09-2005 Prescrizioni per la circolazione dell'ETR 460.028 di Trenitalia. L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali d'impresе ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone - nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni. ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria italiana S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura. La circolazione sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale degli ETR in oggetto è disciplinata, ad integrazione delle norme comuni, dalle Norme Particolari di Circolazione degli ETR 460 P emanata con disposizione della Direzione Tecnica di RFI S.p.A n° 37 del 05/12/2002. Per la circolazione in esercizio dell'ETR 460.028 ad integrazione e/o modifica delle citate norme particolari e delle prescrizioni RFI-DTC-A0011/P/2005/0000881 del 15/06/2005 e RFI-DTC-A0011/P1200510001002 del 30/06/2005 si emanano le seguenti prescrizioni e si autorizza, fino al 30/11/05, solo per l'ETR 460.028 la velocità max. di 250 km/h Rango P sulle stesse linee e alle stesse condizioni previste nei rispettivi Fascicoli Circolazione linee in cui è autorizzato il gruppo ETR 460/480. Pertanto, contrariamente a quanto previsto dalla prescrizione del 15/06/05 sopra richiamata, con l'ETR 460.028 potranno essere rispettate le velocità riportate in scheda treno fino alla velocità massima di 250 km/h fermo restando il rispetto delle restanti norme per l'impiego di tale convoglio. Le Imprese Ferroviarie che utilizzano il complesso devono adottare opportuni provvedimenti affinché tutto il personale interessato sia reso edotto dei contenuti della presente prescrizione apponendo le necessarie annotazioni e/o variazioni sul Libro di Bordo riguardanti la</p>	<p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>			<p>IF</p>	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>modifica tecnica apportata cd alle eventuali limitazioni da applicare durante l'esercizio, aggiornando la Manualistica di Bordo con i contenuti della presente, Tali annotazioni, fino alla ridenominazione dell'ETR 460.028, consentiranno al personale interessato la corretta identificazione del materiale rotabile soggetto alle prescrizioni emesse dal GI. Al fine di poter confermare la circolazione a 250 km/h oltre la suddetta data con l'emissione di Norme Particolari di Circolazione definitive per tale gruppo di rotabili., la società Trenitalia dovrà completare la trasmissione entro il 31/10 p.v. della documentazione richiesta con nota RFI/DTE/CSI.PV. 5838/2005 del 31/0812005.</p>					
<p>Prescrizione n°1442 del 05-10-2005 Linea AC/AV Roma - Napoli attrezzata con ERTMS/ETCS Livello 2- Circolazione convogli diagnostici non muniti di apparecchiature ERTMS/ETCS di bordo. L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n°188. impone, fra. gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci CI di persone - nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura. In conformità a quanto sopra, sulla linea AC/AV Roma. Napoli attrezzata con sistema ERTMS/ETCS Livello 2, per la circolazione dei convogli diagnostici non equipaggiati con apparecchiature ERTMS/ETCS di bordo, in attesa del loro attrezzaggio, dovranno essere adottati i provvedimenti tecnico-normativi di seguito specificati: • la circolazione dei convogli in oggetto sulla linea AC/AV dovrà avvenire in regime di interruzione di binario; l'interruzione sarà delimitata da:</p>	<p>23.1 La circolazione dei convogli per prove o verifiche al materiale rotabile può avvenire secondo le norme dei treni soltanto se tali convogli soddisfano i medesimi standard di sicurezza richiesti per i treni. 23.2 I convogli che non soddisfano le condizioni di cui al precedente punto 23.1 possono circolare nel rispetto dei criteri di cui al precedente punto 4.32.</p>		I	GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<ul style="list-style-type: none"> • senso di circolazione Roma. - Napoli: da Salone (e) al segnale di protezione di Gricignano (segnale di confine in uscita); • senso di circolazione Napoli - Roma: da Gricignano (e) al segnale di protezione di Salone (segnale di confine in uscita); <p>- sui tratti afferenti al tratto interrotto la circolazione dei convogli dovrà avvenire con le norme previste per i treni; il mezzo di trazione dovrà essere di tipo politensione, in grado di poter circolare con alimentazione 25 kV c.a.. i convogli dovranno essere equipaggiati con le apparecchiature telefoniche previste dalla disposizione 54/2005 (sia di tipo GSM-R che GSM-R AV) inserite ed efficienti, in grado di lanciare e ricevere il "segnale di prudenza generalizzata";</p> <p>- durante la marcia dovrà essere prevista l'attivazione di un canale che trasmetta con continuità (tipo "tono continuo ovvero nota faro") un segnale GSM-R. tra treno e PCS che sia interrompibile dal DCO al PCS e quindi da interpretare dal PdC come ordine di arresto immediato del treno;</p> <p>- i dispositivi RTB compresi nei tratti interessati doverlo essere mantenuti attivi. In caso di allarme RTB caldissimo rilevato al PCS il DCO dovrà intervenire sulla marcia del convoglio in modo da provocarne l'arresto al PVB successivo;</p> <p>- i convogli in oggetto , sui tratto interrotto, non dovranno superare le velocità di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • senso di circolazione Roma - Napoli: 60 km/h dal segnale di protezione esterna di Salone fino al segnale imperativo di fine sezione n° 4007 ubicato al km 13+923; 150 km/h dal segnale imperativo di fine sezione n° 4007 ubicato al km 13+923 fino segnale imperativo di protezione del 1° Bivio/PC Gricignano n° 4207 ubicato al km 194+110; 60 km/h dal segnale imperativo di protezione del 1° Bivio/PC Gricignano n° 4207 ubicato al km 194+770 fino al segnale di protezione di 	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Gricignano (segnale di confine in uscita);</p> <ul style="list-style-type: none"> senso di circolazione Napoli - Roma: <p>60 km/h dal segnale di partenza di Gricignano fino al segnale imperativo di fine sezione n° 4206 ubicato al km 194+810;</p> <p>150 km/h dal segnale imperativo di fine sezione n° 4206 ubicato al km 194+310 fino al segnale imperativo di protezione del PC Salone n° 4010 ubicato al km 13+964;</p> <p>60 km/h dal segnale imperativo di protezione del PC Salone n° 4010 ubicato al km 13+964 fino al segnale di protezione di Salone (segnale di confine in uscita);</p> <p>eventuali ulteriori restrizioni previsti da rallentamenti e/o riduzioni di velocità relative ad esigenze tecniche della manutenzione;</p> <p>-ciascun convoglio dovrà essere scortato da un Agente della manutenzione, in possesso dell'abilitazione Modulo D "Accompagnamento treni i della manutenzione" che svolge anche le funzioni di titolare dell'interruzione; tale agente dovrà curare i rapporti con il DCO e con i D.M. delle stazioni di Salone e Gricignano;</p> <p>- l'Agente di scorta della manutenzione resta incaricato di praticare al PdC, utilizzando il modulo M40:</p> <p>d'iniziativa:</p> <p>le prescrizioni relative alla circolazione sul binario interrotto,</p> <p>le limitazioni di velocità di cui ai punti precedenti,</p> <p>dietro ordine del DCO/DM</p> <p>l'ordine di tener conto dell'aspetto dal segnale di protezione di Salone e di Gricignano in uscita dal tratto interrotto(dal DCO);</p> <p>l'ordine per il superamento <i>del</i> segnale di protezione esterna di Salone e del segnale di partenza di Gricignano in ingresso sul tratto interrotto (dal D.M.);</p> <p>le eventuali ulteriori restrizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> dietro comunicazione dell'Operatore RBC, i PCF eventualmente non attivi da non rispettare; 					

"SISTEMA DI RIFERIMENTO"
(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>- i PdS posti all'interno del tratto interrotto devono essere presenziati ad eccezione di quelli ove tutti i deviatori siano immobilizzati con i dispositivi di cui all' Art. 8 ISD;</p> <ul style="list-style-type: none"> • gli operatori della circolazione che presenziano i PdS prima di concedere il benestare al DCO, dovranno: <p>effettuare le manovre di saggio su tutti i deviatori che siano stati utilizzati in posizione opposta a quella richiesta. Dalla circolazione del convoglio diagnostico;</p> <ul style="list-style-type: none"> • prima del comando di itinerario, posizionare e confermare con comando singolo da tastiera i deviatori di percorso per la posizione richiesta; • disalimentare con comando da tastiera i deviatori di percorso; • Verificare sul QL le seguenti condizioni di normalità del deviatoio: il controllo posizione, lo stato di riposo delle elettrovalvole di blocco, lo stato di normalità dei teleruttori e concordanza del combinatore di manovra, il controllo di normalità e bloccamento della chiave per la manovra a mano, la conferma comando di posizione in atto, la disalimentazione lo stato incluso del deviatoio lo stato di normalità di pressione minima e pressione massima; • comandare la formazione dell'itinerario; <p>- l'Agente di scorta della manutenzione deve tempestivamente richiedere al DCO la conferma dell'interruzione occorrente alla circolazione del convoglio;</p> <p>- il DCO concederà l'interruzione solo dopo aver:</p> <p>eseguito quanto previsto dalle DET, fatta eccezione per l'impiego dei dispositivi di esclusione del binario;</p> <ul style="list-style-type: none"> • ricevuto il benestare dagli operatori della circolazione che presenziano i PdS; 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);"> "SYSTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012) </p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Nella conferma di interruzione dovranno essere specificate le eventuali ulteriori restrizioni di velocità relative a rallentamenti e/o riduzioni di velocità nonché le modalità per il ricovero nella stazione dove termina la corsa del convoglio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Una volta confermata l'interruzione al titolare il DCO trasmetterà ai D.M. di Salone (per il senso di circolazione Roma - Napoli) o Gricignano (per il senso di circolazione Napoli - Roma) il nulla osta per l'ingresso dei convogli in oggetto sul binario interrotto. <p>In caso di anomalia sopravvenuta durante la circolazione del convoglio, l'operatore della circolazione che presenzia il PdS interessato, dovrà immediatamente avvisare il DCO che a sua volta dovrà disporre l'immediato arresto del convoglio.</p> <p>Il convoglio dovrà proseguire con le norme comuni fino al superamento del PdS interessato; a tale scopo, l'Agente di scorta dovrà ricevere dal DCO le occorrenti istruzioni non superando comunque la velocità di 60 km/h in linea.</p> <p>Il convoglio dovrà riprendere la marcia alla velocità massima per il tratto interessato solo dopo ordine scritto del DCO.</p> <p>Il superamento del segnale di protezione esterna di Salone e partenza di Gricignano in ingresso sul tratto interrotto dovrà sempre essere autorizzato per iscritto utilizzando il modulo M 40, dal D.M. all' Agente di scorta della manutenzione;</p> <p>Il superamento dei segnali di protezione di Salone e di Gricignano (segnali di confine in uscita dal tratto interrotto) dovrà avvenire tenendo conto dell'aspetto del segnale;</p> <ul style="list-style-type: none"> - il PdC dovrà rispettare d'iniziativa tutti i POC ed i PCF incontrati, avvalendosi delle indicazioni dell'Orario di Servizio e dei segnali sul terreno, salvo diversa prescrizione ricevuta dall'Agente di scorta della manutenzione. <p>Le Direzioni Compartimentali Movimento</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em; transform: rotate(-30deg);"> "SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012) </p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>restano incaricate di elaborare emanare le disposizioni attuative sulla base delle quali dovrà avere luogo la circolazione dei treni in oggetto e di stabilire le stazioni di origine e termine corsa dei convogli sulla linea tradizionale.</p> <p>Le strutture interessate dovranno garantire che la presente prescrizione sia in possesso del PdC In servizio ai convogli in oggetto. Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti, di cui agli artt. 4-10-11- 36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188.</p>					
<p>Prescrizione n°1471 del 10-10-2005 Immissione Dati Treno "Data-entry" apparecchiature ERTMS/ETCS istallate sui complessi ETR destinati al servizio sull'infrastruttura Ferroviaria Nazionale AV/AC. L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura. In conformità a quanto sopra ed in attuazione delle responsabilità in materia di sicurezza attribuite a questa Direzione: Viste le disposizioni emanate dal Gestore Infrastruttura per l'impiego delle apparecchiature ERTMS/ETCS installate sui treni destinati alla circolazione sulle linee dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale AV/AC; Viste le disposizioni emanate dal Gestore Infrastruttura per la disciplina ed il rilascio delle abilitazioni alla condotta su tutte le linee dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale; Vista l'esigenza di eseguire il Data-Entry tramite</p>	<p>9.2 Prima della partenza dalla località di origine del treno devono essere inseriti nel SSB del sistema di protezione i dati corrispondenti alle caratteristiche tecniche del treno determinanti per la sicurezza della circolazione. Tali dati devono essere inseriti a convoglio fermo e devono essere modificati, sempre a treno fermo, ogniqualvolta subiscano variazioni.</p>			<p>IF</p>	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>l'impiego dell'DMI (Driver Machine interface) rispondente ai requisiti specificati dalla normativa comunitarie vigenti si prescrive: Le Imprese Ferroviarie utilizzatrici del suddetto materiale rotabile devono garantire tramite specifiche procedure interne, che le apparecchiature del SSB – ERTMS/ETCS, all'atto della messa in servizio da parte del personale di condotta per l'effettuazione di un treno, abbiano i dati treno inseriti e congruenti allo stato del complesso, in conformità anche alle eventuali scritturazioni sui libri di bordo. Rimane pertanto nella responsabilità dell'Impresa Ferroviaria:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. assicurare la congruità tra dati presenti nell'apparecchiatura e i dati treno reali validi all'atto della messa in servizio da parte del PdC; 2. garantire il possesso delle competenze richieste al personale d'officina incaricato di eseguire le suddette verifiche di congruenza dei dati in conformità all'art. 7 della disposizione n°23 dell'otto giugno 2004; 3. assicurare che il PdC ottemperi in ogni caso correttamente a quanto previsto dalla normativa di esercizio. <p>Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4- 10-11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003. n. 188.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				
<p>Prescrizione n°1476 del 10-10-2005 Limitazione di velocità per primo treno circolante su linea AC/AV Roma – Napoli L'entrata in vigore del Decreto Legislativo n° 188 del 8 luglio 2003, impone fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazione internazionali operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone - nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete ferroviaria Italiana</p>	<p>23.1 La circolazione dei convogli per prove o verifiche al materiale rotabile può avvenire secondo le norme dei treni soltanto se tali convogli soddisfano i medesimi standard di sicurezza richiesti per i treni. 23.2 I convogli che non soddisfano le condizioni di cui al precedente punto 23.1 possono circolare nel rispetto dei criteri di cui al precedente punto 4.32.</p>		I	GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell' infrastruttura. In conformità a quanto sopra si prescrive quanto di seguito specificato. Durante il preesercizio è previsto che il primo treno, circolante su un binario della linea AC/AV Roma - Napoli interessato da interruzione notturna per lavori, non dovrà superare la velocità di 200 km/h. Per la gestione di tale limitazione di velocità: il DCO deve prescrivere o far prescrivere al treno interessato di non superare la velocità di 200 km/h specificando che trattasi del primo treno in circolazione. il personale di condotta al ricevimento della predetta prescrizione deve inserire nel SSB ERTMSIETCS come dato treno "velocità massima del convoglio" il valore di 200 km/h, salvo il caso in cui non debba per altre cause inserire velocità inferiori. Le Strutture Interessate devono provvedere ad informare il dipendente personale. Il presente documento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto Legislativo n°188 del 8 luglio 2003.</p>					
<p>Prescrizione n°1557 del 17-10-2005 Istruzione per l'impiego delle apparecchiature di registrazione vocale presso il Posto Centrale del Sistema Comando e Controllo AC/AV della linea Torino - Novara, postazione DCO. Unite alla presente si trasmettono le norme (Allegato I) da utilizzarsi per l'impiego dei registratori vocali presso il Posto Centrale AC/AV della linea Torino Novara, postazione DCO. Al riguardo si dispone che tali apparecchiature dovranno essere utilizzate, al momento, solo per i seguenti casi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • notifica del1e prescrizioni di movimento al 					<p>Aspetti organizzativi non regolamentati dal RCF.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>personale dei treni, di cui all'Allegato I bis delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando;</p> <ul style="list-style-type: none"> • scambio delle comunicazioni registrate di cui all'art. 17 comma 2 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando. L'impiego delle apparecchiature per gli altri casi previsti dalla normativa verrà disposto successivamente. Codesta Direzione Compartimentale Movimento resta incaricata di individuare le utenze telefoniche che saranno sottoposte a registrazione, dandone opportuna informazione al personale interessato. 					
<p>Prescrizione n°1580 del 25-10-2005 Prescrizione concernente la procedura "Requisiti e scenari per il pre-esercizio sulla linea AV/AC Roma-Napoli. Volume primo: esercizio in condizioni nominali. Segue testo.....</p>	<p>4.32 L'utilizzo dei binari dell'infrastruttura ferroviaria per lo svolgimento di attività differenti dalla circolazione dei treni e delle manovre o la sospensione della circolazione dei treni e delle manovre, deve avvenire nel rispetto dei seguenti principi:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) sul tratto di binario interessato deve essere inibito, tramite i sistemi di segnalamento e protezione, l'inoltro dei treni e delle manovre; b) la eventuale circolazione o sosta di veicoli sul tratto di binario interessato deve avvenire in condizioni di sicurezza rispetto alla circolazione dei treni o delle manovre sui binari adiacenti; qualora ciò non possa essere garantito deve essere inibito l'inoltro dei treni e delle manovre anche sui binari adiacenti; c) devono essere messe in atto misure mitigative di sicurezza idonee ad evitare che gli eventuali veicoli in movimento oltrepassino indebitamente il punto che delimita il 			GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio prevalente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
	<p>termine del tratto di binario interessato;</p> <p>d) la eventuale circolazione dei veicoli e la loro sosta sul tratto di binario interessato deve essere disciplinata anche in relazione alla sicurezza dei passaggi a livello eventualmente presenti.</p> <p>4.33 La ripresa della circolazione dei treni o delle manovre sul tratto di binario precedentemente assoggettato alle attività di cui al punto 4.32 deve essere subordinata all'acquisizione dell'evidenza della libertà del binario da persone, attrezzature, veicoli o altri ostacoli e del ripristino delle normali caratteristiche di sicurezza dell'infrastruttura.</p>				
<p>Prescrizione n°1647 del 31-10-2005 Immissione dati/inizio missione in finestra TAF sulla linea AC/AV Roma - Napoli. L'entrata in vigore del Decreto Legislativo n° 188 del 08 luglio 2003 impone, fra gli altri obblighi, alle Imprese Ferroviarie ed alle Associazioni Internazionali operanti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale i servizi di trasporto merci e di persone - nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le Strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.- l'osservanza delle Disposizioni e Prescrizioni del Gestore dell'Infrastruttura. In conformità a quanto sopra ed a conferma delle norme già in vigore si prescrive che: ogni qualvolta si renda necessaria l'immissione dati/inizio missione in prossimità di un segnale imperativo o comunque all'interno della finestra TAF il PdC, alla visualizzazione del messaggio</p>	<p>9.2 Prima della partenza dalla località di origine del treno devono essere inseriti nel SSB del sistema di protezione i dati corrispondenti alle caratteristiche tecniche del treno determinanti per la sicurezza della circolazione. Tali dati devono essere inseriti a convoglio fermo e devono essere modificati, sempre a treno fermo, ogniqualvolta subiscano variazioni.</p>			IF	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Confermare il modo SR", deve sempre confermare l'ingresso nel Modo BR (Staff Responsible) senza tener conto dell'eventuale contemporanea presenza sul monitor della richiesta "Confermare tratto davanti libero" (TAF). Le Strutture Interessate devono provvedere ad informare il dipendente personale. Il presente documento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto Legislativo n° 188 del 08 luglio 2003.</p>					
<p>Prescrizione n°1687 del 07-11-2005 Modifica gradi di frenatura Disposizione 14/2004. L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura. In conformità a quanto sopra, a parziale modifica dell'Allegato 1 della Disposizione in oggetto, l'assegnazione del grado di frenatura può essere prevista in corrispondenza di una progressiva chilometrica intera solo se questo coincide con un punto di variazione della velocità della linea. Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003. n. 188.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>Vedi tabella di raffronto Disposizione 14/2004 – RCF.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Prescrizione n°1805 del 18-11-2005 Attivazione Scheda Treno Segue testo....</p>					Aspetti organizzativi non regolamentati dal RCF.
<p>Prescrizione n°1846 del 23-11-2005 Prescrizione concernente la "Norme particolari per l'esercizio degli impianti di rilevamento temperatura boccole (RTB) sulla linea ad Alta Capacità/Alta Velocità (AC/AV) Torino - Novara, attrezzata con ERTMS/ETCSL2 - Appendice alla Disposizione n° 51 del 10/08/2005" (Disposizione n° 69 del 02/11/2005). Provvedimenti relativi ai treni composti da materiale ETR 500 PL T a seguito di allarme.</p> <p>L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone - nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura. In conformità a quanto sopra ed in riferimento all'Art. 3 punto 8 dell' Allegato I della Disposizione n° 69 del 02/11/2005 che integra e modifica la Disposizione n° 51 del 10/08/2005 per la linea Torino - Novara, si prescrive che, oltre a quanto previsto dalla prescrizione RFI-DTC\A0011\PI\2005\0001296 del 09/09/2005, ai treni composti da materiale ETR 500 PLT deve essere notificata la limitazione di velocità di 150 k:mlh, sia a seguito di segnalazione di allarme</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				Vedi tabella di raffronto norme RTB – RCF.

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Caldo che di allarme Caldissimo rilevato dagli RTB.</p> <p>Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto legislativo 81 luglio 2003, n. 188.</p> <p>Si invitano le Strutture in indirizzo a voler confermare il ricevimento della presente restituendo l'allegato modello prestampato.</p>					
<p>Prescrizione n°1855 del 25-11-2005 Prescrizioni per l'esercizio degli impianti a 25 kV della sub-tratta AV/AC Torino - Novara della tratta Torino - Milano.</p> <p>Con la Disposizione n. 59 del 2.9.05 il Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale ha deliberato l'emanazione delle "Istruzioni per l'esercizio degli impianti TE a 25 kV" delle nuove linee del sistema A V/AC in corso di attivazione. Con la presente si trasmettono in allegato le "Istruzioni particolari per l'esercizio degli impianti TE a 25 kV della sub-tratta AV/AC Torino Novara" che devono essere adottate, a complemento ed integrazione delle Istruzioni più generali sopra citate, per la gestione e l'esercizio dei nuovi impianti a 25 kV della tratta in oggetto.</p> <p>Le istruzioni particolari, oltre a caratterizzare gli impianti a 25 kV della Torino - Novara, forniscono gli assetti normali delle alimentazioni delle linee primarie, delle sottostazioni elettriche e della linea di contatto, insieme ai criteri ammessi per le modifiche di assetto, necessarie a seguito di anomalie e/o per esigenze di manutenzione o di movimento. Con riferimento a tale documento, si evidenzia che gli assetti iniziali di esercizio fino al</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				<p>Vedi tabella di raffronto NEITE AC/AV - RCF.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>completamento del collegamento tra la SSE di Greggio e la Stazione Enel di Magenta e alla realizzazione della SSE di Sedriano, prevedono per la parte in AT: l'alimentazione della SSE di Chivasso attraverso il collegamento in cavo con la Stazione Enel di Rondissone; l'alimentazione della SSE di Greggio attraverso la linea primaria Chivasso - Greggio. Le SSE di Chivasso e Greggio devono quindi risultare normalmente alimentate, come sopra indicato e riportato nello schema allegato. In particolare: per la SSE Chivasso, dalle fasi 4 e 8; per la SSE Greggio, dalle fasi 8 e 12. La linea di contatto, alimentata dalle suddette SSE, presenta un tratto neutro (TN) attivo, ovvero un Posto di Cambio Fase (PCF), in corrispondenza dei PPD di Alice. In particolare: la SSE di Chivasso alimenta le tratte di linea di contatto, pari e dispari, comprese tra il POC di Settimo e il tratto neutro del PPD di Alice, inclusa l'interconnessione di Vercelli;</p> <ul style="list-style-type: none"> - la SSE di Greggio alimenta le tratte di linea di contatto, pari e dispari, comprese tra il tratto neutro del PPD di Greggio e il POC dell'interconnessione di Novara. In assenza della segnaletica di riconoscimento delle sezioni elettriche TE lungo linea, le tratte minime interessabili da disalimentazioni della linea di contatto dovranno essere comprese tra tratti neutri utili consecutivi, ovvero con esclusione di quelli intermedi eventualmente interessati dai lavori, ed in particolare: - all'imbocco di Settimo, tra il POC e il primo tratto neutro utile lato Novara; - lungo linea, tra tratti neutri utili consecutivi, comprendenti le eventuali interconnessioni; 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>- all'imbocco di Novara, tra il POC e il primo tratto neutro utile lato Torino. Le configurazioni normali di alimentazione (delle linee primarie, delle SSE e della linea di contatto) sono riepilogate nello schema allegato, definito con il Consorzio Saturno.</p>					
<p>Prescrizione n°1869 del 28-11-2005 Procedura per l'effettuazione del pre-esercizio sulla sub tratta AC/AV Torino – Novara. L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone - nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura. In conformità a quanto sopra, ed al punto 2. della Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n. 22/2005, si prescrive che il pre-esercizio sulla sub tratta AV/AC Torino - Novara sia condotto secondo quanto previsto dalla allegata procedura. Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10- 11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188. Si invitano le Strutture in indirizzo a voler confermare il ricevimento della presente restituendo l'allegato modello prestampato. In allegato la procedura</p>	<p>23.1 La circolazione dei convogli per prove o verifiche al materiale rotabile può avvenire secondo le norme dei treni soltanto se tali convogli soddisfano i medesimi standard di sicurezza richiesti per i treni. 23.2 I convogli che non soddisfano le condizioni di cui al precedente punto 23.1 possono circolare nel rispetto dei criteri di cui al precedente punto 4.32.</p>		I	GI	
<p>Prescrizione n°1872 del 28-11-2005 "Caratteristiche infrastrutturali e -programma di esercizio complessivo della sub tratta AV/AC</p>					Aspetto organizzativo non regolamentato

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Torino - Novara" L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale 1 servizi di trasporto di merci e di persone - nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell 'infrastruttura. In conformità a quanto sopra, si trasmette in allegato il Documento Tecnico relativo all' oggetto. Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10- 11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188. Si invitano le Strutture in indirizzo a voler confermare il ricevimento della presente restituendo l'allegato modello prestampato. Segue ALLEGATO.....</p>	<p>"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir. 11-36)</p>				dal RCF.
<p>Prescrizione n°1897 del 05-12-2005 Condizioni climatiche avverse In presenza di materiale rotabile sottoposto a prova freno di tipo A con postazioni fisse e nei casi in cui la successiva prova freno atto partenza sia di tipo C o D (art. 8, comma 2 dell'IEFCA), in condizioni climatiche particolarmente avverse con freddo intenso e temperature inferiore allo zero, dovrà essere valutata l'opportunità di eseguire la prova di tipo A atto partenza in luogo delle suddette prove di tipo C o D. Lo stesso provvedimento dovrà essere adottato in tutte le località di servizio ove vengono eseguite prove freno di</p>	<p>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti: a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione; b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.); c) dalla contemporanea circolazione di</p>			IF	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>tipo C o D, atto partenza, a materiali posti temporaneamente in stazionamento.</p> <p>Con l'occasione si ritiene utile ricordare alle Imprese Ferroviarie ed alle strutture in indirizzo interessate l'opportunità di richiamare l'attenzione del proprio personale al rigoroso rispetto delle norme specifiche previste per le situazioni climatiche di cui all'oggetto, ed in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'articolo 21, comma 9 bis, dell'IEFCA: - <i>"Allo scopo di evitare anomalie di funzionamento degli impianti frenanti, il personale di macchina deve azionare frequentemente in frenatura e sfrenatura il freno continuo durante la prima parte del percorso e/o durante percorsi prolungati tra due successive formate"</i>; • le prescrizioni contenute nelle norme particolari di circolazione di alcuni mezzi di trazione relative alle limitazioni da applicare in presenza di precipitazioni nevose in atto o con sede ricoperta di neve (velocità massima, utilizzo dei pantografi, ecc). <p>Si reputa inoltre opportuno ricordare l'importanza della corretta esecuzione delle seguenti operazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • scaricare con frequenza l'acqua di condensa depositata nei serbatoi dell'aria compressa e/o nelle altre apparecchiature pneumatiche predisposte allo scopo; • verificare, rifornire e mantenere in efficienza i saturatori ad alcool, dove esistono, per abbassare il punto di congelamento dell'umidità presente nell'aria compressa; • verificare e mantenere in perfetta efficienza le apparecchiature automatiche di deumidificazione dell'aria compressa e scarico 	<p>più convogli sull'infrastruttura.</p> <p>4.7 Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli organi connessi con la sicurezza della circolazione.</p> <p>7.5 Qualora vengano effettuate operazioni o si determinino condizioni di esercizio che possano compromettere il regolare funzionamento del sistema frenante, oltre alla necessaria verifica di funzionamento, dopo la partenza dalla località nella quale sia stata eseguita tale verifica, l'agente di condotta, alla prima occasione favorevole, prima di raggiungere la velocità massima e comunque prima di impegnare tratti in discesa, deve verificare l'efficacia del sistema frenante effettuando una normale frenatura del treno.</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>della condensa nell'atmosfera (Scaricatori automatici di condensa - Dispositivi di deumidificazione automatica posti sui compressori a vite, ecc.).</p> <p>Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188.</p>					
<p>Prescrizione n°1898 del 05-12-2005 Prescrizione concernente le: "Locomotive D 445 modificate per il soccorso ai complessi ETR 500 circolanti sulle linee AV/AC.</p> <p>L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura.</p> <p>In conformità a quanto sopra, poiché alcune locomotive D 445 sono state modificate per consentirne l'utilizzo in comando multiplo in caso di richiesta di soccorso dei complessi ETR 500 circolanti sulle linee AV/AC, per l'effettuazione del servizio di soccorso, ad integrazione e/o modifica delle norme in vigore si emanano le seguenti prescrizioni.</p> <p>1. Si autorizza la circolazione anche in comando multiplo delle locomotive D 445 - 1063 - 1069 - 1093 - 1094 - 1104 1150 - 1060 - 1113 per il soccorso ai complessi ETR 500. 2. Le locomotive</p>	<p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>			<p>IF</p>	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>D 445 così modificate devono essere dotate di telefono portatile idoneo a garantire le comunicazioni terra - treno sulle linee AV/AC; mantengono inalterati tutti i dati tecnici presenti nella P.G.O.S, fatta eccezione per le prestazioni, che devono essere ridotte del 15% quando viene alimentata la condotta AT dei complessi ETR 500.</p> <p>3. In caso di utilizzo in comando multiplo devono essere rispettate le norme comuni per tale modalità di utilizzo.</p> <p>4. Per la manipolazione delle condotte AT e per l'accesso ai compartimenti AT il personale di condotta deve osservare la relativa normativa.</p> <p>5. In caso di utilizzo in comando multiplo fra le due locomotive deve essere realizzata la continuità della condotta AT.</p> <p>6. Se, durante il soccorso, è necessaria l'alimentazione della condotta AT, questa viene comandata dalla locomotiva presenziata (Master) ed erogata, contrariamente a quanto previsto dall'art 14 delle "Norme di Esercizio per la manipolazione della condotta Alta Tensione dei rotabili e per l'erogazione di energia elettrica ad Alta Tensione ai veicoli", in parallelo da entrambe le locomotive.</p> <p>7. L'Impresa Ferroviaria è tenuta a predisporre le procedure di dettaglio per consentire l'alimentazione della condotta AT dei complessi ETR 500.</p> <p>8. Per l'accoppiamento con l'ETR dovrà essere utilizzata l'apposita maschera in dotazione sia all'ETR che alle locomotive D445.</p> <p>9. L'accoppiamento tra locomotive di soccorso e l'ETR dovrà avvenire arrestando la locomotiva con maschera di soccorso, a circa 20 - 40 cm</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>dal complesso (distanza misurata tra le teste di accoppiamento) e successivo accostamento a bassissima velocità utilizzando il minimo sforzo. Nessun agente deve introdursi fra i rotabili durante l'accoppiamento. Occorrerà quindi verificare l'avvenuto aggancio tramite l'apposito indicatore sulla testa dell' A. A,</p> <p>10. Il recupero dovrà avvenire evitando repentine variazioni dello sforzo di trazione in tutte le fasi di marcia sia in accelerazione che decelerazione e limitando, per quanto possibile, lo sforzo di trazione sulle locomotive di soccorso.</p> <p>11. E' vietato l'uso del freno diretto.</p> <p>12. Eventuali limitazioni specifiche, inerenti il rispetto delle norme tecniche di circolazione dell'ETR 500, devono essere messe a conoscenza del Personale di condotta della locomotiva che presta soccorso da parte del Personale di condotta dell'ETR che ha chiesto soccorso.</p> <p>13. Le locomotive n° 1063 - 1069 1093 - 1094 - 1104 - 1150 possono essere utilizzate sia in composizione singola che in comando multiplo, quando sono utilizzate in comando multiplo devono essere accoppiate fra loro lato cabina B.</p> <p>14. Con le locomotive di cui al punto 13 il soccorso all'ETR può avvenire:</p> <p>a) sia per traino che per spinta quando l'accoppiamento con l'ETR è avvenuto lato cabina A della locomotiva.</p> <p>b) solo per traino quando l'accoppiamento con l'ETR è avvenuto lato cabina B,</p> <p>15. Le locomotive 1060 - 1113 possono essere utilizzate sia in composizione singola che in</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>comando multiplo, l'aggancio con l'ETR da soccorrere può avvenire sia lato cabina A che lato cabina B ed il soccorso può essere effettuato in ogni caso sia per traino che per spinta.</p> <p>16. Ad aggancio avvenuto l'ETR da Soccorrere deve essere recuperato non superando, rispetto gli organi di aggancio, le seguenti velocità massime: 100 Km/h C) in caso di traino con le locomotive di cui al punto 14 quando ricorre il caso a) e con le locomotive di cui al punto 15,</p> <p>50 Km/h (I) in caso di traino con le locomotive di cui al punto 14 quando ricorre il caso b), 50 Km/h (I) in caso di spinta con le locomotive di cui ai punti 13 e 15.</p> <p>17. Terminata la fase di recupero il PdC richiederà sul libro di bordo la verifica agli organi di trazione della locomotiva sulla quale è stata montata la maschera di accoppiamento. L'Impresa Ferroviaria che utilizza le locomotive deve adottare opportuni provvedimenti affinché tutto il personale interessato sia reso edotto dei contenuti della presente prescrizione apponendo le necessarie annotazioni e/o variazioni sul Libro di Bordo relative alle modifiche tecniche apportate, alle eventuali limitazioni da applicare durante l'esercizio ed aggiornando la Manualistica di Bordo con la descrizione delle nuove funzionalità implementate. L'Impresa Ferroviaria dovrà inoltre procedere all'integrazione delle competenze di condotta del personale in possesso dell'abilitazione alle locomotive 0445 che utilizzerà le locomotive così modificate. Il</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11- 36 del Decreto legislativo & luglio 2003, n. 1&&. Si invitano le Strutture in indirizzo a voler confermare il ricevimento della presente restituendo l'allegato modello prestampato. Il presente provvedimento entra in vigore alle ore 00,01 del 01.12.2005</p>					
<p>Prescrizione n°2016 del 16-12-2005 Requisiti e scenari per il pre - esercizio sulla tratta AV/AC Roma – Napoli, Volume secondo: Processi elementari. L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone - nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura. In conformità a quanto sopra si trasmette la procedura Requisiti e scenari per il pre - esercizio sulla tratta AV/AC Roma - Napoli. Volume secondo: Processi elementari" (RFI MO-MA-TC DT PRES 003 A del 16 dicembre 2005) che è stata eseguita nel corso del pre-esercizio secondo quanto stabilito dal punto m.4 della "Procedura per l'effettuazione del pre-esercizio sulla linea AV/AC Roma Napoli" (RFI MO-MA-TC DT PRES 001 A del 02 settembre 2005). Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10- 11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188. In allegato la procedura. Prescrizione n°2021 del 16-12-2005 Particolarità d'impianto della linea AC/AV</p>	<p>23.1 La circolazione dei convogli per prove o verifiche al materiale rotabile può avvenire secondo le norme dei treni soltanto se tali convogli soddisfano i medesimi standard di sicurezza richiesti per i treni. 23.2 I convogli che non soddisfano le condizioni di cui al precedente punto 23.1 possono circolare nel rispetto dei criteri di cui al precedente punto 4.32.</p>		I	GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Roma- Napoli. OGGETTO: Prescrizione concernente la procedura "Requisiti e scenari per il pre-esercizio sulla tratta AV/AC Roma-Napoli. Volume secondo: Processi elementari" ALLEGATI: 1 (procedura RFIMO-MA-TC DT PRES 003 A del 16 dicembre 2005) L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 nO 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone - nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura. In conformità a quanto sopra si trasmette la procedura Requisiti e scenari per il pre-esercizio sulla tratta AV/AC Roma-Napoli. Volume secondo: Processi elementari" (RFI MO-MA-TC DT PRES 003 A del 16 dicembre 2005) che è stata eseguita nel corso del pre-esercizio secondo quanto stabilito dal punto m.4 della "Procedura per l'effettuazione del pre-esercizio sulla linea AV/AC Roma Napoli" (RFI MO-MA-TC DT PRES 001 A del 02 settembre 2005). Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10- 11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				
<p>Prescrizione n°2023 del 16-12-2005 Divieto di formare itinerari di marcia parallela contemporanei in ambito PdS sulla linea AV/AC Roma- Napoli. Con decorrenza immediata è abrogata la</p>					<p>Aspetto organizzativo non regolamentato dal RCF.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
prescrizione del 20 ottobre 2005 concernente l'argomento indicato in oggetto.					
<p>Prescrizione n°2024 del 16-12-2005 Prescrizione concernente "Linea AC/AV Roma - Napoli circolazione treni in stato di "ISOLATO" . L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone - nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell' infrastruttura. Sulla linea AC/ A V Roma - Napoli occorre disinserire il Sotto Sistema di Bordo, oltre che nei casi di guasto di tale apparecchiatura, anche quando il distanziamento dei treni viene effettuato con Autorizzazione al Movimento con apposita prescrizione, a causa delle anomalie del Sotto Sistema di Terra di seguito elencate: a) Arresto di un apparato centrale statico (ACS); b) Guasto del dispositivo di riattivazione di un binario; c) Guasto del dispositivo di inversione del blocco (limitatamente al senso in cui il blocco radio non è utilizzabile); d) Mancata rimozione di una chiusura urgente (C.U.) Nelle suddette situazioni il <i>DCO</i>, in aggiunta alle altre occorrenti prescrizioni, deve ordinare ai treni interessati di isolare il SSB sulla tratta soggetta a guasto con la seguente</p>	<p>12.1 Il SSB del sistema di protezione della marcia o una o più funzioni di sicurezza da esso fornite possono essere esclusi soltanto qualora strettamente necessario al proseguimento del treno (autorizzazione al movimento concessa tramite prescrizione, guasto del sistema di protezione). 12.2 L'agente di condotta non può escludere il SSB o una o più funzioni di sicurezza da esso realizzate se non previa autorizzazione del regolatore della circolazione, che la potrà concedere solo dopo aver adottato le necessarie precauzioni sulla base degli elementi forniti dall'agente di condotta e degli altri elementi in suo possesso. 12.3 Per la circolazione di un treno in assenza della protezione del sistema, devono sussistere tutte le seguenti condizioni: a) risulti attivo il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta oppure, in caso di guasto di tale dispositivo, siano adottate le misure previste al punto 16.6, sesto alinea. b) non siano in atto movimenti contemporanei non indipendenti per disposizione di impianto; c) siano adottate, da parte del regolatore della circolazione e dell'agente di condotta, le necessarie ulteriori mitigazioni, atte ad assicurare la circolazione del treno in sicurezza, da definire tenendo conto almeno dei</p>			<p>GI IF</p>	<p>I GI per ciò che riguarda le attività relative agli impianti di terra e le procedure di interfaccia. Le IF per ciò che riguarda le attività relative ai veicoli.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>prescrizione: <i>"Da a viaggiate con il SSB nello stato di isolato".</i> In merito al caso a), nei registri RdS debbono essere riportate, a cura delle DCI, le aree di giurisdizione di ciascun ACS. Il presente provvedimento entra in vigore alle ore 00.01 del 19/12/2005 e costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188.</p>	<p>seguenti elementi: - caratteristiche del tratto di linea da percorrere ed intensità del traffico sullo stesso; - caratteristiche del materiale rotabile componente il treno e del servizio da svolgere; Non deve essere comunque superata la velocità di 50 km/h, che deve essere imposta dal sistema di protezione in modo automatico in relazione all'anormalità in atto, salvo il caso in cui il SSB debba essere escluso.</p>				
<p>Prescrizione n°2068 del 20-12-2005 Prescrizione: Linea AC/AV Torino - Novara attrezzata con ERTMS/ETCS Livello 2 - Circolazione treni non equipaggiati con apparecchiature ERTMS/ETCS. Facendo seguito alla prescrizione n° RFI DTC/A0011/P/2005/0001887 del 11/12/2005, si autorizza, fermo restando il rispetto di tutte le rimanenti condizioni, la velocità massima di 330 km/h nei tratti in cui al punto 2.5 è prevista la velocità di 300 km/h.</p>	<p>23.1 La circolazione dei convogli per prove o verifiche al materiale rotabile può avvenire secondo le norme dei treni soltanto se tali convogli soddisfano i medesimi standard di sicurezza richiesti per i treni. 23.2 I convogli che non soddisfano le condizioni di cui al precedente punto 23.1 possono circolare nel rispetto dei criteri di cui al precedente punto 4.32.</p>		I	GI	
<p>Prescrizione n°2115 del 30-12-2005 Prescrizione concernente "Integrazioni alla normativa per l'esercizio degli impianti di rilevamento Temperatura Boccole (RTB) sulla linea AC/AV Roma - Napoli attrezzata con ERTMS/ETCS L2." L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti</p>					<p>Vedi tabella di raffronto norme RTB – RCF.</p>

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone - nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura.</p> <p>In conformità a quanto sopra, sulla linea AC/AV Roma - Napoli, ad integrazione della Disposizione n° 51 del 10 agosto 2005, per l'esercizio degli impianti RTB dovranno essere osservate le norme di seguito specificate.</p> <p>Gli impianti in esercizio sulla linea in oggetto, oltre alla temperatura delle boccole, rilevano anche la temperatura dei dischi del freno degli assi del materiale rotabile. A tale riguardo valgono le medesime norme previste dalla richiamata Disposizione n° 51/2005 con le seguenti integrazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - al transito del treno interessato sull'impianto RTB con segnalazione di allarme selettivo, sulla pagina Allarmi del DCO, oltre al Tipo di allarme (caldissimo, caldo, relativo), viene specificato se trattasi di allarme riferito alle boccole o di allarme riferito agli assi frenati; in quest'ultimo caso non viene indicato il lato del treno (destra o sinistra), in relazione al senso di marcia. Restano invariate le rimanenti segnalazioni; - in caso di allarme per "asse frenato", per la comunicazione al PdC, sul Mod. M 40 RTB, nello spazio previsto per indicare l'ubicazione (destra, sinistra o entrambe) della boccola, deve essere riportata la dizione "asse frenato"; ai fini dei controlli da effettuare da parte del PdC, in caso di allarme "asse frenato" dovranno essere applicate le norme attualmente previste dalle 	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>Imprese Ferroviarie.</p> <p>Il presente provvedimento entra in vigore alle ore 22.00 del 19/12/2005 e costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188.</p> <p>Si invitano le Strutture in indirizzo a voler confermare il ricevimento della presente restituendo l'allegato modello prestampato.</p>					
<p>Prescrizione n°2116 del 30-12-2005 Proroga validità dei Tesserini identificativi in dotazione ai funzionari ed agenti del Gestore dell'Infrastruttura che viaggiano per l'ispezione della linea.</p> <p>L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone - nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura.</p> <p>In conformità a quanto sopra si prescrive che la validità dei tesserini in oggetto (di cui all'allegato B della disposizione 01/2000 "Criteri per il rilascio e la gestione delle autorizzazioni d'accesso alle cabine di guida dei rotabili" del 17 /01/2000 e all'Allegato XVII dell'Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive), la cui scadenza è fissata per il 31/12/05, è prorogata al 28/02/06.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				<p>Aspetto organizzativo non regolamentato dal RCF.</p>
<p>Prescrizione n°2141 del 30-12-2005 Prescrizione concernente: "Notifica prescrizioni"</p>	<p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia</p>		I	GI	

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>con comunicazioni verbali registrate sulle linee AC/AV attrezzate con ERTMS/ETCS L2." Allegato 1 L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone - nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete FenOVA1a Italiana S.p.A. - l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 è ammesso, in applicazione dell'art.3/1S RCT e corrispondente art.16/2 IPCL, notificare le prescrizioni di movimento con comunicazione verbale registrata. Tale procedura deve essere applicata quando siano soddisfatte le seguenti condizioni tecniche e normative. CONDIZIONI TECNICHE</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'apparecchiatura di registrazione del Posto Centrale sia funzionante; • La cabina di guida del rotabile sia dotata di apparecchiatura Cab-Radio. <p>CONDIZIONI NORMATIVE Premesso che la comunicazione diretta da e verso il treno, garantita dalla tecnologia GSMR consente un dialogo continuo tra il personale di condotta ed il DCO, quest'ultimo, al fine di agevolare la circolazione, deve preavvisare il personale di condotta delle situazioni di degrado che si presenteranno durante la</p>	<p>quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza. 4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate. 4.15 Le modalità di notifica delle prescrizioni devono rispondere ai seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere inequivocabilmente identificati l'agente trasmittente e quello ricevente; - deve essere garantita la ricezione completa della prescrizione da parte dell'agente ricevente; - deve permettere all'agente ricevente di rispettare la prescrizione ricevuta; - deve essere garantita la tracciabilità della notifica. 				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>marcia e che gli saranno comunque riconfermate nei modi di seguito specificati nei punti interessati (segnali fissi, progressiva chilometrica o deviatoi). Il DCO deve trasmettere al Personale di Condotta le prescrizioni di movimento in modo univoco (una procedura per volta) e tempestivo (che possa essere correttamente eseguita dal ricevente). Per ciascuna situazione di esercizio deve essere utilizzata la corrispondente formula, ognuna delle quali deve essere fatta precedere dall'intestazione (vedi Allegato 1).</p> <p>La prescrizione verbale potrà considerarsi notificata una volta che il PdC avrà ripetuto, per inteso, la formula ed il testo della prescrizione ricevuta (<i>es: Inteso applicare procedura B:</i></p> <p><i>Proseguire fino al successivo segnale fisso con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h).</i></p> <p>Nei casi in cui la prescrizione di movimento è limitata al successivo deviatoio o al successivo segnale fisso (Formule A1, A2, A3, B e C), il DCO ed il PdC devono rimanere in comunicazione telefonica fino al superamento della zona di degrado. Il PdC può all'occorrenza richiedere al DCO la reiterazione dell'ordine. Nel caso di perdita del collegamento telefonico con il DCO durante la marcia nella zona di degrado, il PdC qualora non possa garantire la corretta esecuzione della procedura ricevuta deve arrestare il treno e mettersi nuovamente in contatto con il DCO.</p> <p>Nei rimanenti casi (Formule D ed E) l'agente trasmittente e quello ricevente devono annotare su supporto cartaceo i dati variabili</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>che completano la formula. Nel caso di anomalità durante la marcia, il DCQ deve provvedere all'arresto del convoglio mediante la chiamata di emergenza. L'impiego di più formule contemporaneamente non è ammesso.</p> <p>Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli articoli 4-10 -11 - 36 del Decreto Legislativo 8 Luglio 2003, n° 188.</p> <p>FORMULARIO PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI CON COMUNICAZIONI VERBALI REGISTRATE</p> <p>DCO (indicare il cognome) prescrive al PdC del treno (indicare il numero e la data): dal..... .. (indicare il segnale imperativo di protezione o di partenza del PDS oppure di fine sezione e relativo numero oppure il segnale di confine oppure la progressiva chilometrica oppure il deviatoio e relativo numero) APPLICARE PROCEDURA (specificare la lettera di individuazione della procedura e la formula del relativo testo)</p> <p>Procedura A1</p> <p>DCO Avanzare in manovra fino al primo deviatoio incontrato.</p> <p><i>Le formule A1,A2, A3 devono essere utilizzate per ordinare il superamento di un segnale di protezione o di partenza quando non esistono le condizioni di cui all'Art. 24/1 DET. Per i movimenti in partenza deve essere preventivamente accertata la libertà dell'itinerario e del tratto di linea fino al successivo PdS. Il movimento in partenza non</i></p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 2em;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><i>deve mai superare il successivo segnale fisso.</i></p> <p>PdC Il PdC dopo l'inteso al DCO deve avanzare con marcia a vista senza superare mai la velocità di 30 km/h fino al primo deviatoio incontrato (1) e comunicare la fermata al deviatoio al DCO.</p> <p>Procedura A2</p> <p>DCO: Impegnare deviatoio per il (indicare corretto tracciato o deviata) e proseguire in DCO manovra fino al successivo deviatoio.</p> <p>PdC: Il PdC dopo l'inteso al DCO deve controllare la corretta posizione del deviatoio rispetto quanto indicato dal DCO, avanzare con marcia a vista senza superare mai la velocità di 30 km/h fino al successivo deviatoio (1) e comunicare la fermata al deviatoio al DCO.</p> <p>Procedura A3</p> <p>DCO: impegnare deviatoio per il (indicare corretto tracciato o deviata) e proseguire in manovra sul binario di (indicare sinistra o destra) e fino al successivo segnale fisso.</p> <p>PdC: Il PdC dopo l'inteso al DCO deve controllare la corretta posizione del deviatoio rispetto quanto indicato dal DCO ed avanzare sul binario indicato dal DCO con marcia a vista senza superare mai la velocità di 30 k:m/h e fino al successivo (2) segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o di fine sezione oppure segnale di confine).</p> <p>Procedura B</p> <p>DCO: Proseguire fino al successivo segnale fisso con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p><i>La formula deve essere utilizzata per ordinare il superamento: dei segnali di protezione e partenza di un PdS quando esistono le condizioni di cui all'art. 24/1 DET; di un segnale di fine sezione, di confine e per la ripartenza dopo un arresto in linea.</i></p> <p>PdC: Il PdC dopo l'inteso al DCO deve proseguire con marcia a vista senza superare mai la velocità di 30 km/h fino al successivo (2) segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o di fine sezione oppure segnale di confine).</p> <p>Procedura C</p> <p>DCO: Proseguire fino al successivo segnale fisso non superando la velocità di 60 km/h.</p> <p><i>La formula deve essere utilizzata per ordinare il superamento del segnale di partenza di un PdS, di protezione di un bivio oppure di un posto di comunicazione quando esistono le condizioni di cui all'Art. 24/1 DET e dopo aver accertato la libertà dell'itinerario e della tratta fino al successivo PdS, di un segnale di fine sezione, di confine e per la "partenza dopo un arresto in linea, dopo aver accertato la libertà della tratta fino al successivo PdS.</i></p> <p>PdC: Il PdC dopo l'inteso al DCO deve proseguire senza superare la velocità di 60 km/h fino al successivo PdC (2) segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o di fine sezione oppure segnale di confine).</p> <p>Procedura D</p> <p>DCO: Proseguire fino al segnale (indicare il segnale imperativo di protezione di oppure di fine sezione n° oppure di confine), ubicato al km (indicare l'ubicazione del segnale), con marcia</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>a vista non superando la velocità di 30 km/h e non tenendo conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi.</p> <p><i>La formula deve essere utilizzata per ordinare il superamento del segnale di partenza di un PM e di protezione di un Bivio o PC quando esistono le condizioni di cui all'art. 24/1 DET, di un segnale di fine sezione, di confine e per la ripartenza dopo un arresto in linea. Il PdC dopo l'inteso al DCO ed annotato sul supporto cartaceo i dati variabili interessati (segnale e PdC progressiva chilometrica) deve proseguire con marcia a vista non superando mai la velocità di 30 km/h fino al segnale fisso (segnale imperativo di protezione o di fine sezione oppure segnale di confine) dove termina l'autorizzazione ricevuta.</i></p> <p>Procedura E</p> <p>DCO: Proseguire fino al segnale (indicare il segnale imperativo di protezione di oppure di fine sezione n° oppure di confine), ubicato al km (indicare l'ubicazione DCO del segnale) non superando la velocità di 60 km/h e non tenendo conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi.</p> <p><i>La formula deve essere utilizzata per ordinare il superamento del segnale di partenza di un PdS, di protezione di un Bivio o di un PC quando esistono le condizioni di cui all'Art. 24/1 DET e dopo aver accertato la libertà dell'itinerario e della tratta fino al successivo PdS; di un segnale di fine sezione, di confine e per la ripartenza dopo un arresto in linea, dopo aver accertato la libertà della tratta fino al successivo PdS.</i></p> <p>PdC: Il PdC dopo l'inteso al DCO ed annotato sul supporto cartaceo i dati variabili interessati</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5;">"SISTEMA DI RIFERIMENTO" (Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)</p>				

Testo PRESCRIZIONI	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>(segnale e progressiva chilometrica) deve proseguire non superando la velocità di 60 km/h fino al segnale fisso (segnale imperativo di protezione o di fine sezione oppure segnale di confine) dove termina l'autorizzazione ricevuta.</p> <p>(1) Il treno deve essere arrestato prima del deviatoio (a valle del picchetto senza impegnare il deviatoio stesso).</p> <p>(2) Nel caso il treno sia fermo non in corrispondenza di un segnale fisso (progressiva chilometrica o deviatoio) per successivo deve intendersi il primo segnale fisso incontrato.</p>					

"SISTEMA DI RIFERIMENTO"
(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)